Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 24 / 24. MAI 2023

24h-Rennen Nürburgring

Frikadelli lässt Ferrari fliegen

DTM: Saisonvorschau

So funktioniert die neue DTM

Motocross-WM: GP Frankreich

Seewer feiert ersten Saisonsieg

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 24

Formel 1: Dauerregen in Imola

Grand-Prix-Absage nach Flutkatastrophe

MotoGP: Bagnaia im Interview

„Alle haben Potenzial, Rennen zu gewinnen“

Indy500: Qualifying

Palou holt sich Pole mit Speed-Rekord

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Alles zur Unwetter-Absage des Imola-Rennens **S. 4**
Formel 1 Historie: Auch diese Rennen wurden abgesagt **S. 6**
Formelsport Qualifying und Bump Day des Indy 500 **S. 10**
Sportwagen Ferrari gewinnt erstmals 24h Nürburgring **S. 12**
Sportwagen Die Klassensieger der 24h im Überblick **S. 17**
Sportwagen Weitere Klassen-News der 24h in der Eifel **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye-WM Interview mit Ford-Pilot Pierre-Louis Loubet **S. 22**
Rallye-WM Weitere aktuelle Hintergründe aus der WM **S. 23**
Rallye-EM Sesks gewinnt den Schotterritt in Polen **S. 24**
DTM Große Saisonvorschau mit Starterliste und Kalender **S. 26**
Tourenwagen Supercars, BTCC, TCR, NASCAR und News **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit WM-Leader Francesco Bagnaia **S. 30**
Motorrad-WM Weitere News aus den Klassen und der MotoE **S. 32**
Straßensport Wie gut steht die Sidecar-WM aktuell da? **S. 34**
Straßensport JuniorGP und Moto2-EM in Valencia **S. 35**
Historie Vor 50 Jahren: Die große Tragödie von Monza **S. 36**
Straßensport Razgatlioglu zu BMW und andere News **S. 38**
Offroad Hardenduro-WM und Speedway-U23-Team-EM **S. 39**
Motocross-WM Seewer feiert seinen ersten Saisonsieg **S. 40**
Offroad Langbahn-WM, Supermoto-WM und News **S. 42**

Leserservice:

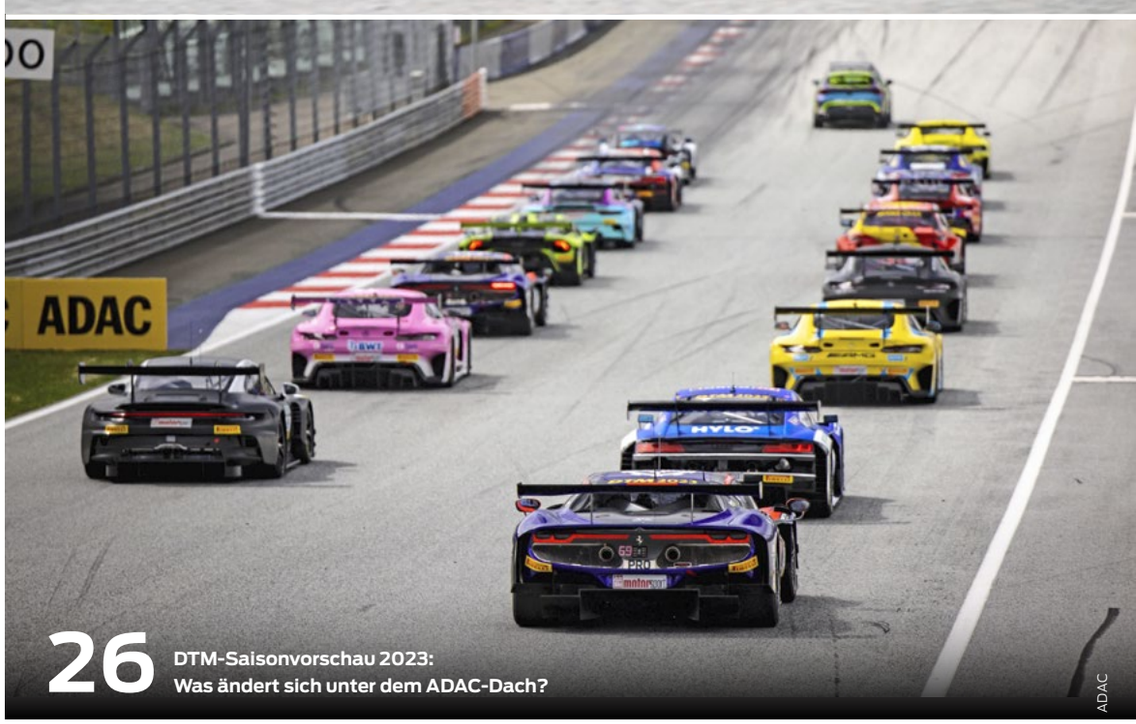
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

RED BULL

24 **Rallye-WM – Polen: Sekundenduell in den Wäldern**

EISELE

34 **FIM Sidecar World Championship: Neustart am Sachsenring**



26 **DTM-Saisonvorschau 2023: Was ändert sich unter dem ADAC-Dach?**

ADAC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Irgendwann musste es passieren: Ferrari schlägt die deutschen Hersteller beim Nordschleifen-Heimspiel. Die Niederlage ist trotzdem eine gute Nachricht.

Das 24h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife ist Kult – in Deutschland und im Rest der Welt. Das nahe und ferne Ausland beneidet uns um die anspruchsvollste, schönste und längste Rennstrecke der Welt. Die große Bewunderung kontrastiert auffällig mit der kleinen Erfolgsquote: In den letzten 35 Jahren siegten nur viermal ausländische Fahrzeuge (dreimal die Chrysler Viper und jetzt Ferrari). Der Nürburgring ist eine schwer einzunehmende deutsche Festung, besonders seit Beginn der GT3-Ära mit vier starken deutschen Marken.

Und hierzulande? Deutschland würdigt sein größtes und wichtigstes Autorennen angemessen und gleichzeitig unangemessen: Bei der 51. Ausgabe strömten über vier Veranstaltungstage 235 000 Menschen zum Ring. Die deutschen Mainstream-Medien machen dafür einen großen Bogen um den Kultevent, der ja nichts weniger ist als die größte deutsche Sportveranstaltung. Früher war es zum Beispiel bei den öffentlich-rechtlichen TV-Sendern angezeigt, dass man die Journalisten dahin schickt, wo etwas los ist, weil man die Realität abbilden wollte. Heute regiert Dogmatismus: Autorennen mit Verbrennungsmotoren sind angeblich schlecht fürs Klima, also covert man stundenlang Biathlon und Skispringen auf der Wiese, obwohl da höchstens ein paar Hundert Menschen vor Ort sind. Schräge Welt.

Zurück zu dem, was wichtig ist: Der Sieg von Ferrari in der Eifel markiert eine Zäsur für das 24h-Rennen: Endlich hat ein ausländischer GT3-Hersteller mal bewiesen, dass man die deutsche Festung schleifen kann. Das Erfolgsrezept? Erstens ein GT3-Auto, das zwar erst im Januar in Daytona sein Debüt gab, das aber nach sechs Monaten aussortiert genug ist, um mal eben einen neuen Distanzrekord beim Eifel-Marathon aufzustellen. Da kann man nur den Hut ziehen, gerade auch mit Blick auf deutsche GT3-Hersteller, deren neue Autos in diesem Jahr nicht zündeten.

Zweitens hatte man mit Frikadelli Racing ein Team am Start, das die Nordschleife kennt und Erfahrung im Spitzenkampf hat. Dass Teamchef Klaus Abbelen den emotionalen Sieg seiner verstorbenen Frau und berühmten Nordschleifen-Queen Sabine Schmitz widmete, setzte dem Sieg der Italiener am Nürburgring die Krone auf. Drittens hat die gute BOP-Einstufung natürlich geholfen, keine Frage. Auf das freundliche Antrittsgeschenk wurde man in Italien so richtig erst nach dem Ferrari-Sieg beim Quali-Rennen aufmerksam, der Rest ist Geschichte.

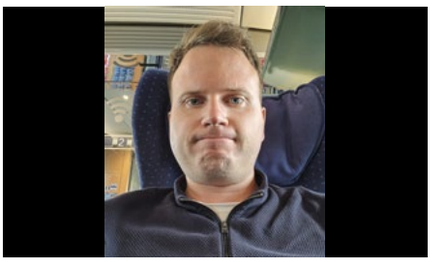
Der erste Erfolg eines ausländischen Herstellers beim 24h-Rennen am Nürburgring seit 21 Jahren wird neue Interessenten anlocken. Die Macher der neuen GT3-Corvette waren bereits im Fahrerlager. Damit erhält der regional geprägte Eifelmarathon einen internationalen Nachbrenner. Möge der Kult um das 24h-Rennen am Nürburgring und um die Nordschleife noch lange halten!

Marcus Schurig
Redakteur

40 **Motocross-WM – GP Frankreich: Seewer zieht Holeshot und Sieg**

WASNER

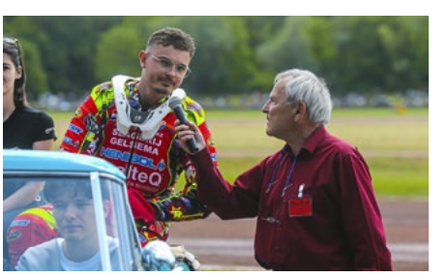
MSa-Paddock



LEIDER KEIN IMOLA
Die F1-Reporter Michael Schmidt und Andreas Haupt (im Bild) mussten auf halber Strecke umdrehen. Die Flutkatastrophe zwang die Formel 1 am Mittwoch (17.5.) zur Absage des Imola-Rennens. Für Andreas ging es im ICE zurück nach Stuttgart.

FRÜHER VOGEL SCHAUT RING
Da der Quali-Sonntag des Indy 500 erst am Mittag begann, konnte MSa-Redakteur Philipp Körner noch den Schlussspurt der 24 Stunden verfolgen. Das legendäre Zeitfahren bot anschließend ebenfalls Drama, Rekorde und Party.

GROSSEINSATZ AM NÜRBURGRING
Die Redakteure Joel Lischka, Michael Bräutigam, Bianca Leppert und Marcus Schurig (von links) coverten das 24h-Rennen für Motorsport aktuell – und natürlich auch für zahlreiche weitere Medienkanäle unseres Verlages Motor Presse Stuttgart.



WM, DIRT UND OLDTIMER
Beim Langbahn-GP-Auftakt in Herxheim konnte MSa-Dirtspezialist Thomas Schiffner nicht nur Exweltmeister Romano Hummel interviewen, sondern auch tolle Oldtimer-Automobile bestaunen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bilder des Schreckens: Starkregen sorgte für überschwemmte Straßen in der Emilia-Romagna

Notstand in Imola

Imola sollte das Rennen der großen Upgrades werden. Stattdessen musste die Formel 1 den GP Emilia-Romagna absagen. Extremwetter mit Starkregen und Überschwemmungen in der Region machten eine Austragung unmöglich. Die Rettungskräfte werden an anderer Stelle dringend gebraucht.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 1 ist bekannt dafür, unliebsame Entscheidungen so lange wie möglich hinauszuzögern. In diesem Fall blieb allerdings keine andere Wahl, als den Grand Prix der Emilia-Romagna frühzeitig abzusagen. Am Mittwoch (17.05.), einen Tag vor dem Medientag und zwei Tage vor dem Startschuss ins Training, fiel die Entscheidung: Das sechste Rennen der Saison kann nicht wie geplant stattfinden. Und es wird mit hoher Wahrscheinlichkeit auch nicht nachgeholt. Alle sind sich einig: Es war die richtige Schlussfolgerung aus einem regionalen Notstand.

Die Region im Norden Italiens – Heimat von Ferrari und Alpha Tauri – steht ab Bologna südöstlich Richtung Adria unter Wasser. In den beiden Wochen vor dem GP regnete es in der Emilia-Romagna so viel wie sonst in sechs Monaten zusammen. Und nach einer kleinen Pause am Donnerstag (18.05.) regnete es wieder stärker. Der Wetterbericht sprach von Niederschlägen bis zu diesem Freitag (26.05.).

F1 handelt rechtzeitig

So viel Wasser kann die Erde nicht aufnehmen. Viele der kleinen Flüsse traten über die Ufer. Straßen wurden überschwemmt. Autos verschwanden unter Wassermassen oder Schlamm. Einige Brücken waren nicht mehr befahrbar. Es gab Unterspülungen, Erdrutsche und Stromausfälle. Todesopfer sind zu beklagen.

Die Einheimischen kämpfen ums Überleben und um ihre Existenz. Ein Rennen inmitten der Verwüstungen wäre untragbar gewesen und hätte die Einsatz- und Rettungskräfte an falschen Stellen gebunden. Zu diesem Entschluss kamen das F1-Management um Stefano Domenicali, die FIA um Präsident Mohammed bin Sulayem, die zuständigen Behörden und italienischen Minister, der Präsident des Automobil-Clubs Italien und der Region Emilia-Romagna, der Bürgermeister von Imola sowie der Promoter bei einem Krisentreffen am Mittwochvormittag (17.05.). Keiner konnte die Sicherheit der Personen innerhalb des Rennzirkusses garantieren.

Eine Spaßveranstaltung inmitten eines Krisengebiets hätte den Ruf der Formel 1 nachhaltig beschädigen können. Die Entscheidung wurde daher von allen Seiten positiv kommentiert. Das Konzert von US-Rocklegende Bruce Springsteen in Ferrara – einem weniger stark betroffenen Gebiet nordöstlich von Bologna – fand trotz Kritik statt. Hier zeigte man sich nicht solidarisch mit den Opfern der Katastrophe, deren Hab und Gut teilweise unter Wasser oder unter Schlamm begraben ist.

Die Absage war abzusehen. Bereits am Dienstagnachmittag hatten die lokalen Behörden den Formel-1-Tross angewiesen, das Fahrerlager zu verlassen. Die Teams mussten den Aufbau der lokalen Infrastruktur und der Motorhomes im Fahrerlager unterbrechen. Der Fluss Santerno, direkt an die Rennstrecke angrenzend, drohte überzulaufen.

Auch Mittwoch in der Früh lautete die Anweisung, dem Renngelände fernzubleiben. Alle sollten nach Möglichkeit in ihren Hotelzimmern verharren. Das Fahrerlager der Rahmenserien, einige Trucks sowie das TV-Produktionszentrum der Formel 1 standen zu diesem Zeitpunkt be-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GETTY IMAGES

Normal zahlt Imola um die 20 Millionen Dollar für den Grand Prix. Aufgrund höherer Gewalt muss man wenigstens das Antrittsgeld nicht bezahlen.

reits unter Wasser. Um 13:20 Uhr machte die Formel 1 die Absage dann offiziell. Jedem musste klar gewesen sein, dass es überhaupt keinen Sinn machte, weiter zu warten. Die Teamchefs, die Domenicali vor der Bekanntgabe unterrichtete, sollen unisono zugestimmt haben. Man zog den Stecker, bevor noch mehr in die Krisenregion reisten. Letztes Jahr wurden etwa 300 000 Tickets verkauft. Dieses Mal sollen es nur knapp weniger gewesen sein.

Der Veranstalter hat bereits mitgeteilt, dass die Fans nicht auf ihren Kosten sitzenbleiben. Das Angebot sieht vor, entweder das Ticket direkt auf das nächstjährige Rennen umzuwandeln oder das Geld zurückzuerstatten. Imola selbst kann sich auf höhere Gewalt berufen. Es wurde alles Mögliche unternommen, um das Rennen durchzuführen. Selbst das Wasser wurde an manchen Stellen bereits abgepumpt.

Da der Promoter nichts falsch gemacht hat, sondern das Unwetter den Grand Prix verhinderte, muss der Veranstalter nicht das sonst übliche Antrittsgeld an die Formel 1 überweisen. Es soll sich auf etwa 20 Millionen US-Dollar belaufen. Wenigstens tiefrote Zahlen bleiben Imola somit erspart. Der letzte Fall, bei dem „Force Majeure“ ein Rennen verhinderte, war Australien 2020. Damals machte Corona dem GP-Zirkus einen Strich durch die Rechnung. Kein Auto war auf der Strecke. Der Promoter musste ebenfalls nicht bezahlen.

Kein echter Nachholtermin

Mit einem neuen GP-Rekord dürfte es in dieser Saison nichts mehr werden. Bereits die Absage des GP China hatte den Kalender von 24 auf 23 Rennen schrumpfen lassen. Das wäre immer noch eine Bestmarke für die Formel 1 gewesen. Mit dem Ausfall von Imola bleiben „nur“ noch 22 Grands Prix übrig. Man durchforstet den Kalender zwar nach einem Ersatztermin. Die Wahrscheinlichkeit auf Erfolg geht allerdings gegen null, weil es im Rennkalender der Formel 1 praktisch keine Lücken mehr gibt. Die Teams sind ohnehin schon nahe der Belastungsgrenze. Manche werfen eine Verkürzung der Sommerpause von vier auf drei Wochen in den Raum. Dafür müsste die FIA allerdings die Regeln umschreiben und alle zustimmen. Es heißt daher, das Formel-1-Management beschäftige sich nicht mit derartigen Planspielen. Die rund 20 Millionen US-Dollar sind also wohl verloren. Dafür hat man mit der richtigen Entscheidung zur richtigen Zeit an anderer Stelle gepunktet.

Die Ausschüttung an die Teams fällt naturgemäß geringer aus. Auf der anderen Seite spart sich jeder Rennstall einen Teil der Kosten für einen Grand Prix – und jeder hat etwas mehr Puffer zur Budgetobergrenze. Weil die Absage kurzfristig erfolgte, dürfen die Teams die 1,2 Millionen Dollar extra weiterhin investieren. Ab einer Grenze von 21 Rennen gestattet das Regelwerk bei jedem Grand Prix mehr die entsprechende Summe.

Eine spannende Frage ist, was die Imola-Absage für Auswirkungen auf die Upgrade-Pläne der Teams hat. Mercedes wollte das Rennwochenende nutzen, um die neue Vorderradaufhängung sowie den neuen Unterboden und das überarbeitete Bodywork zu testen. Der Erkenntnisgewinn hätte sich im Regen aber wohl in Grenzen gehalten.

Alpha Tauri plante mit einem Update für den Unterboden, Alfa Romeo wie Mercedes mit einem größeren Umbau und Alpine mit modifizierten Seitenkästen. Mit dem Klassiker im Fürstentum wartet nun eine Rennstrecke, auf der man nur schwer herausfinden kann, ob neue Teile wirklich funktionieren oder nicht. Dafür ist Monaco zu eigen. Mercedes plant dennoch, den facegelifteten W14 einzusetzen. Ein Rückbau mache in diesem Fall keinen Sinn. Das Equipment der Formel-1-Teams soll das Chaos von Imola ersten Angaben nach übrigens weitgehend unbeschadet überstanden haben. ■

WILHELM

FIA und F1 waren sich einig: Das Rennen in Imola konnte nur abgesagt werden

GETTY IMAGES

Zu viel Niederschlag: Teile des Renngeländes stehen unter Wasser

TSUNODA/FORMULA 1 (AUF TWITTER)

F1-Fahrer als Helfer: Yuki Tsunoda packt in Faenza mit an, wo er kann

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

In der Hand der

Der GP Emilia Romagna ist nicht der erste Grand Prix, der abgesagt oder verschoben wurde. Es ist der dritte, bei dem schon alle Autos vor Ort waren. Und einer von vielen, die nicht wie geplant stattfanden.

Von: **Michael Schmidt**

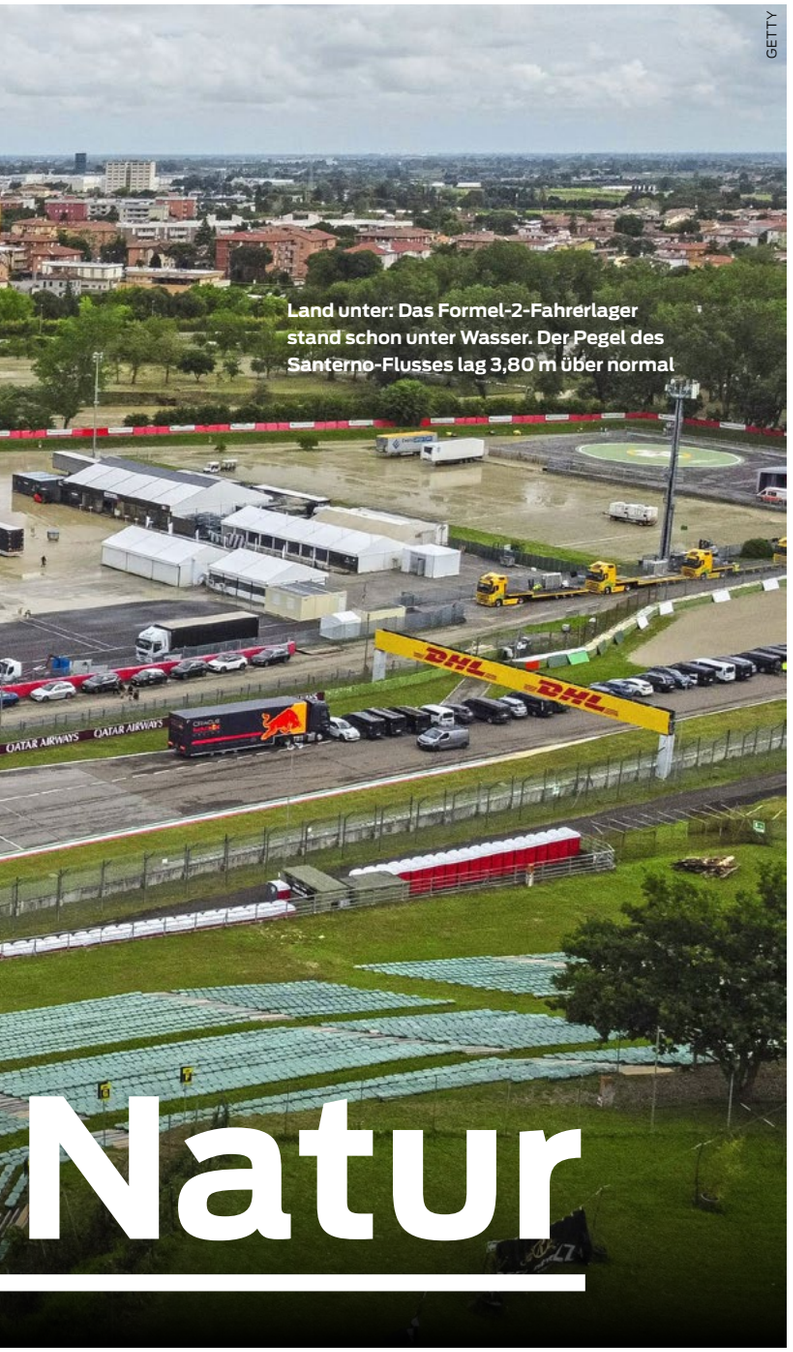
Es war eine Absage, die jeder verstand. In Imola konnte und durfte es kein Rennen geben. Die Entscheidung war richtig und rechtzeitig. Die Formel 1 und der Veranstalter mussten sich der Natur beugen. Die komplette Region von Bologna bis zur Adria stand nach tagelangen Regenfällen teilweise knietief unter Wasser. Es wäre nicht zu verantworten gewesen, eine Großveranstaltung abzuhalten und Rettungskräfte zu binden, wenn die anderswo dringend gebraucht werden. Um 13:20 Uhr am Mittwoch gab die Formel 1 bekannt, dass die Vorbereitungen für den GP Emilia Romagna nicht weitergeführt würden. Diese Formulierung lässt im Gegensatz zu einer Absage juristisch eine Durchführung des Rennens an einem anderen Datum zu. Alle wissen aber, dass es dieses Datum im Kalender nicht gibt.

Egal, in welche Lücke man Imola setzen würde, es hätte zur Folge, dass eine Serie von vier, fünf oder sechs Rennen entsteht. Ein Aufweichen der Sommerpause würde voraussetzen, dass die FIA das sportliche Reglement umschreiben müsste. Dem müssten alle Beteiligten erst einmal zustimmen. Wegen höherer Gewalt muss Imola kein Antriebsgeld bezahlen, so wie Melbourne 2020. Imola bittet, den Vertrag um ein Jahr zu verlängern, damit Imola 2026 das Rennen zurückbekommt, das ihnen jetzt gestohlen wurde. Es ist erst der dritte Grand Prix in der Geschichte, der vom Programm genommen wurde, als bereits alles Material und ein Teil der Mannschaften vor Ort war. 2020 zwang ein Corona-Fall im McLaren-Team die Veranstalter des GP Australien, den Saisonauftakt wenige Stunden vor dem ersten Training abzusagen. Eine Woche später ging die ganze Welt in einen kollektiven Lockdown.

> Es gab bei 1084 Grands Prix in der Geschichte der Formel 1 nur drei Rennen, die abgesagt werden mussten, nachdem der Formel-1-Tross bereits vor Ort war.

Noch knapper war es beim GP Belgien 1985 in Spa-Francorchamps. Da fanden bereits alle Trainingssitzungen und die Qualifikation statt, als die Veranstaltung auf Druck der Fahrer beendet wurde. Der frisch verlegte Asphalt war aufgebrochen. Alle Versuche, die Löcher zu stop-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



GETTY

Land unter: Das Formel-2-Fahrerlager stand schon unter Wasser. Der Pegel des Santerno-Flusses lag 3,80 m über normal

Natur

MOTORPORT IMAGES

Pescara half 1957 in der Suez-Krise mit einem Grand Prix aus

MOTORSPORT IMAGES

Clermont-Ferrand statt Albi: Finanznöte zwangen Albi 1970 zur Aufgabe

MOTORSPORT IMAGES

Abbruch am Samstag: Löcher im Asphalt stoppten 1985 den GP Belgien

fen, schlugen fehl. Michele Alboreto war ein Trainingsschnellster ohne Pole-Position. Der Grand Prix wurde 105 Tage später nachgeholt. Ayrton Senna gewann. Alboreto ging übrigens leer aus. Die Formel 1 bekam ihr Antrittsgeld.

Le Mans und die Suez-Krise

Alle anderen Absagen oder Verschiebungen wurden mit ausreichend Vorlauf publiziert. Schon in den 50er-Jahren hielt der Kalender nicht immer, was er versprach. Die Katastrophe von Le Mans, bei der 82 Menschen starben, führte dazu, dass in kurzer Folge die Grands Prix von Frankreich, Deutschland, Belgien und der Schweiz verboten wurden. Die Schweiz hielt an einem Verbot von Rundstreckenrennen bis 2022 fest.

1957 sorgte die Suez-Krise für einen Versorgungsengpass mit Öl und Benzin. Belgien, die Niederlande und Spanien strichen freiwillig ihre Rennen. Pescara sprang ein. So kam es am 18. August 1957 zu einem Rennen, das in vielerlei Hinsicht einmalig in der GP-Geschichte ist. Es war der einzige Grand Prix auf einem echten Straßenkurs mit einer Länge von 25,838 Kilometern. Er trug den Namen der Stadt.

Die Politik hatte noch öfter ihre Finger im Spiel. Der GP Argentinien 1982 wurde gestrichen, weil die Lage in dem Land, das unter der Knute der Militärjunta stand, immer unsicherer wurde. Ab 1986 wurde der GP Südafrika wegen der Apartheidspolitik am Kap geächtet. 1985 hatte es ein letztes Skandalrennen in Kyalami gegeben, bei dem einige Teams zu Hause geblieben waren. Der Arabische Frühling verhinderte 2011 den für Bahrain geplanten Auftakt. Vier Wochen vor dem Saisonstart wurden die Sicherheitsbedenken so groß, dass die FIA das Rennen streichen musste. Nachdem Russland im Februar 2022 die Ukraine überfiel, dauerte es nur einen Tag, bis die Formel 1 reagierte und Sotschi aus dem Programm warf.

Auch die Formel-1-interne Politik hatte Auswirkungen auf den Kalender. 1980 gab es einen Grand Prix von Spanien in Jarama und 1981 einen Grand Prix von Südafrika in Kyalami, die in keiner WM-Wertung auftauchten. Die Sieger Alan Jones und Carlos Reutemann bekamen wertlose Pokale. Die FIA entzog beiden Rennen den WM-Status, weil sie ohne ihren Segen ausgetragen wurden. Nur die englischen „Piratenteams“ nahmen daran teil.

Während der Corona-Pandemie fanden 2020 insgesamt sieben Rennen nicht wie geplant statt oder wurden durch ein anderes Rennen ersetzt. China war wegen seiner Null-Covid-Politik seit 2020 nicht mehr Teil des GP-Zirkus. Australien, Kanada, Singapur und Japan mussten wegen Lockdowns oder Reisebeschränkungen 2020 und 2021 pausieren. Dafür kamen mit Mugello und Portimão neue Strecken zum Zug oder feierten wie Istanbul, Imola und der Nürburgring ein Comeback.

Die für den 5. April 2020 geplante Formel-1-Premiere in Vietnam fand nicht nur wegen Corona nie statt. Der 5,565 Kilometer lange Kurs in Hanoi war im Zuge eines Korruptionsskandals um

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Der Arabische Frühling zwang Bahrain 2011 zur Absage des Saisonauftakts

WILHELM

Dauerregen in Austin verschob 2015 die Qualifikation auf Sonntag

WILHELM

Im Würgegriff von Corona: F1-Chef Carey sagte den GP Australien 2020 ab

Politiker und Veranstalter nie ganz fertig geworden. Corona diente den Verantwortlichen in Vietnam als eine willkommene Ausrede, um aus der Nummer auszusteigen.

In vielen Fällen war die Rennstrecke selbst an Absagen oder Verlegungen schuld. Imola kam nur in den Formel-1-Kalender, weil Monza 1980 den geforderten Sicherheitsmaßnahmen nicht rechtzeitig nachkommen konnte. Der GP Deutschland 1970 wurde drei Wochen vor der Veranstaltung auf den Hockenheimring verlegt, weil sich die Fahrer weigerten, auf dem Nürburgring zu fahren. 1969 hatten sie den GP Belgien gleich ganz boykottiert.

1972 musste der GP Holland Pause machen. Zandvoort kam den Verbesserungen an der Streckensicherheit nicht nach. Das Gleiche galt für Estoril 1997. Das Saisonfinale zog daraufhin nach Jerez um. Der GP Mexiko 1971 scheiterte an den Vorkommnissen des Vorjahres. Da stürmten die Zuschauer während des Rennens die Strecke. Jackie Stewart lief ein Hund ins Auto. Der Veranstalter konnte nicht garantieren, dass sich die Vorfälle nicht wiederholten.

Geld regiert den Kalender

Und natürlich spielte auch oft genug Geld eine Rolle. 1975 wollten die Organisatoren des GP Kanada mit Bernie Ecclestone um das Startgeld pokern. Bei einem Termin am Nürburgring riss dem Chefverhandler der Teams die Geduld. Er sagte den Kanadiern ab und blieb auch dabei, als die ihr Angebot nachbesserten.

1983 fielen gleich zwei Grands Prix fehlenden TV-Verträgen zum Opfer. Die Schweiz mit Austragungsort Dijon und die dritte Auflage des Parkplatzrennens in Las Vegas warfen kurzfristig das Handtuch. Brands Hatch sprang als GP Europa ein. In der gleichen Saison wurde Südafrika als Saisonauftakt gestrichen, bekam dafür aber das Finale. Grund: eine Reglements-Änderung der FIA, die erst im Oktober 1982 entschieden wurde. Die Teams hätten für den geplanten Südafrika-Termin keine Autos fertig gehabt. So bekam Brasilien einen Montag später das erste Rennen des Jahres.

Der GP Belgien 2003 scheiterte am Tabakwerbeverbot. Drei Jahre später hatte der Streckenbetreiber nicht das nötige Kleingeld, das Fahrerlager und die Tribünen zu renovieren, wie es Ecclestone sich gewünscht hatte. Es war wohl mehr ein Vorwand. Der GP Kanada 1987 fiel wegen eines Luxusproblems aus. Zwei Großbrauereien stritten sich darum, wer Hauptsponsor sein darf. Weil keine Lösung gefunden wurde, gab es kein Rennen.

Für 2009 forderte Ecclestone höhere Gebühren. Die Kanadier weigerten sich. 1970 sollte der GP Frankreich eigentlich in Albi stattfinden, doch dem Veranstalter fehlte das nötige Kleingeld. Die Teams verlangten eine Garantiesumme von 800 000 französischen Francs. Albi konnte nur ein Viertel der Summe aufbringen. Deshalb kehrte der Automobile Club de France nach Clermont-Ferrand zurück.

Am letzten Wochenende nahm zum ersten Mal das Wetter Einfluss auf den Kalender. Bis zum GP Emilia Romagna 2023 hatten Regen oder Sturm nur das Programm während eines Grand Prix beeinflusst, nie aber zu einer Absage geführt. Suzuka erlebte schon dreimal eine Taifun-Warnung und Land unter. 2004, 2010 und 2019 zwang Dauerregen am Samstag, den Zeitplan zu ändern und die Qualifikation auf den Sonntagvormittag zu verlegen.

Das Gleiche passierte 2013 in Melbourne und 2015 in Austin. Wolkenbrüche sorgten 1991 in Adelaide für den kürzesten und 2011 in Montréal für den längsten Grand Prix aller Zeiten. Der Grand Prix von Belgien 2021 ist ein Sonderfall. Stundenlange Berieselung von oben verbunden mit schlechter Sicht machten daraus ein Rennen ohne Rennen. Nach drei Runden hinter dem Safety Car war Schluss. Gewertet wurde eine Runde. Das Ergebnis entsprach der Startaufstellung. Dafür gab es halbe Punkte. ■

NACHRICHTEN

FERRARI UND F1 SPENDEN

Die Region Emilia-Romagna durchlebt eine schwere Krise. Ferrari und die Formel 1 unterstützen die Betroffenen mit einer Spende. Aus ihren Töpfen fließt jeweils eine Million Euro an die Agentur der Region für territoriale Sicherheit und Katastrophenschutz. Das Geld soll unter anderem für die Wiederherstellung der zerstörten Umwelt verwendet werden. Die Formel 1 spendete zudem Lebensmittel und Wasser aus dem Fahrerlager und Paddock Club. Weltmeister Max Verstappen versuchte, auf seine Art zu helfen. Er organisierte ein virtuelles Rennen auf der Rennstrecke von Imola – mit einem Link, um Spenden für Wohltätigkeitsorganisationen einzusammeln.

BECKMANN FÜR LOTTERER

André Lotterer hat eine Terminkollision. Der Duisburger, in der Formel E für Andretti tätig, ist am ersten Juni-Wochenende für den Le-Mans-Vortest eingeplant. Dort fährt er einen der Porsche 963. Offenbar hat Andretti bereits Ersatz gefunden. David Beckmann soll anstelle von Lotterer die beiden Formel-E-Rennen im indonesischen Jakarta (3. und 4. Juni) bestreiten.

LAWSONS ZWEITER SIEG

Liam Lawson entwickelt sich gut in der japanischen Super Formula. Red Bulls Nachwuchspilot gewann nach dem Saisonauftakt auch das vierte Rennen der Serie auf dem Autopolis Circuit in der Präfektur Oita. Der 21-Jährige eroberte mit dem Erfolg zugleich die Meisterschaftsführung.

F1-ZEITPLAN GP MONACO

Training 1: Fr. 13.30 Uhr
Training 2: Fr. 17.00 Uhr
Training 3: Sa. 12.30 Uhr
Qualifikation: Sa. 16 Uhr
Rennen: So. ab 15 Uhr
Die Wettervorhersage für den Formel-1-Klassiker: An allen Veranstaltungstagen könnte es in Monte Carlo regnen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GASTVEREINE FÜR JAPAN-AUSTAUSCH GESUCHT

Die deutsche motor sport jugend nimmt in diesem Jahr erstmals am deutsch-japanischen Simultanaustausch teil und sucht dazu interessierte Gastvereine.
Der Japanaustausch findet vom 30. Juli bis 5. August 2023 statt. Neben der Aufnahme eines japanischen Partnerkindes ist auch die Teilnahme der Jugendlichen an gemeinsamen Aktivitäten (Besuch des Nürburgrings, Sportprogramm, Stadtrallye etc.) vorgesehen, die von den Regionalbetreuer:innen organisiert werden.

Im Jahr 2024 geht es für interessierte Jugendliche der dmsj dann nach Japan. Hier werden die Personen, die in diesem Jahr bereits als Gastfamilie teilnehmen, bevorzugt behandelt.

TEILNAHMEVORAUSSETZUNGEN FÜR DEN VEREIN

- Eine zentrale Ansprechperson
- Interesse am interkulturellen Austausch
- Mindestens 5 Gastfamilien mit Jugendlichen im teilnahmefähigen Alter zwischen 15-24 Jahren
- Eigenes Zimmer bei den Gastfamilien für den oder die Austauschpartner:in

BIS 18. JUNI ANMELDEN

Die dmsj unterstützt die teilnehmenden Vereine mit einem Programmkostenzuschuss. Für weitere Informationen und Rückfragen steht Dominik Horn gerne zur Verfügung. Interessierte Vereine und Personen melden sich bitte bis spätestens 18. Juni per E-Mail bei dhorn@dmsb.de.

WWW.JAPAN-SIMULTANAUSTAUSCH.DE

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ekstase: 2022 hatte sich Álex Palou über seinen zweiten Startplatz geärgert, nun feierte er die Pole

Sekundenbruchteile

Zum ersten Mal in seiner Karriere steht der Spanier Álex Palou auf der Pole-Position für das Indy 500. Der Chip-Ganassi-Pilot überbot mit einem Vier-Runden-Schnitt von 234,217 mph den letztjährigen Rekord seines Teamkollegen Scott Dixon. Im Ausscheidungsfahren um die hinteren Startplätze erlebte das Rahal-Team das ultimative Debakel.

Von: **Philipp Körner**

Die Qualifikation für das Indy 500 ist Stress in seiner schlimmsten Form. An gleich zwei Tagen lockt das Zeitenfahren auf dem Oval regelmäßig alle Emotionen aus den Akteuren hervor. Besonders intensiv wird das Linkskurven-Gefühlschaos, wenn sich mehr als die traditionellen 33 Starter eingeschrieben haben. Denn dann lädt der Indianapolis Motor Speedway zum legendären „Bumping". Die Ausscheidungsqualifikation, der unter anderem Fernando Alonso 2019 zum Opfer gefallen war, kehrte dieses Jahr nach einem Jahr Pause zurück.

Komplex, aber durchdacht

Am Samstag galt es zunächst, sich im Kreis der besten 30 Fahrer zu qualifizieren. Die langsamsten vier Piloten der Nennliste sollten dann am Sonntag in einer eigenen Sitzung um die drei Plätze der letzten Startreihe kämpfen. Zudem fiel am Sonntag dann auch die Entscheidung um die Pole-Position. Dafür mussten die zwölf Schnellsten des Samstags zunächst einen Vier-Runden-Durchschnitt herausfahren, der die bessere Hälfte ins Fast-Six-Shootout führte.

Was auf dem Papier kompliziert klingt, war in der Realität mit ordentlich Action am Samstag verbunden. Während im unteren Bereich der Tabelle etliche Fahrer gegen die drohende „Relegation" kämpften, versuchten im oberen viele, in die erlesene Top 12 zu springen.

Ganz zu Beginn darf traditionell jeder Pilot einen garantierten Vier-Runden-Schnitt setzen. Die Reihenfolge wird aus Fairnessgründen ausgelost. Im Anschluss an diesen stundenlangen Block teilt sich die Pitlane in zwei Startspuren auf. In der einen Spur stellt man sich regulär an, um auf der Suche nach Verbesserungen weitere Runs zu fahren.

„Dieser Ort macht es einem nicht einfach, und heute waren wir schlicht zu langsam. Wir müssen demütig bleiben und uns besser auf nächstes Jahr vorbereiten."

Graham Rahal

In der anderen kann man die Schlange zwar umgehen, muss aber dafür seine Zeit zurückziehen. Dieses Spiel umfasst ebenfalls mehrere Stunden und sorgt vor allem am Ende für Spannung, wenn sich Teams gezwungen sehen, ein Risiko einzugehen.

Underdog überrascht

Der größte Verlierer des Samstags war das Honda-Team Rahal Letterman Lanigan Racing (RLL). Nur Katherine Legge, die zusätzlich für das Indy 500 genannt wurde, sicherte sich auf Anhieb einen Startplatz – in Form von Rang 30 allerdings sehr knapp. Alle (!) drei Stammfahrer mussten hingegen in das sogenannte „Last Chance Qualifying" gehen. Neben Graham Rahal hatten so auch Jack Harvey und Christian Lundgaard – der Pole-Setter des Indy-GP – eine unruhige Nacht. Gleiches galt wohl für den ebenfalls zu langsamen Dale-Coyne-Fahrer und Rookie Sting Ray Robb (Honda).

An der Spitze entwickelte sich ein Duell zwischen McLaren mit

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Meine letzte Runde war nervenzehrend. Das Fahren hier kann einem etwas Angst einflößen, wenn man hoffen muss, dass die Anpassungen funktionieren."

Álex Palou

Chevrolet-Antrieben und Chip Ganassi Racing mit Honda-Motoren. McLaren-Mann Felix Rosenqvist war der schnellste Fahrer des Auftakttages. Die größte Überraschung boten die Underdogs von Abel Motorsports. Das Team aus der Nachwuchsserie Indy NXT hatte relativ kurzfristig das 34. Auto genannt und galt demnach als größter Bumping-Kandidat. Doch Pilot R. C. Enerson schaffte mit Platz 29 den Sprung in den Klassiker.

Trauer und Triumph

Im RLL-Lager war die Panik am Samstagabend und am Sonntagmorgen spürbar. Unter anderem deswegen hatten die IndyCar-Offiziellen sogar das Legge-Auto weggesperrt, um einen theoretischen Ausbau ihrer Teile zu verhindern. Zudem wiesen sie die Truppe von Bobby Rahal, der 1993 selbst „gebumpt" wurde, darauf hin, dass ab diesem Zeitpunkt Chassis-Wechsel verboten sind. Somit blieb den Mechanikern nur ein fleißiger Tausch mit Ersatzteilen.

Im Ausscheidungsfahren gelangen Lundgaard und Robb dank zwei solider Schnitte direkt die erhofften Befreiungsschläge. Rahal und Harvey haderten dagegen mit der Pace und fuhren den letzten Startplatz unter sich aus. Da Rahal im Auftakt-Run schneller gewesen war, lag es an Harvey, noch einen besseren Schnitt zu setzen. Kurz vor Ende des Quali-Parts scheiterte er knapp an Rahals Referenz. Es blieb keine Zeit mehr, den Motor für einen weiteren Versuch abkühlen zu lassen. Weil er nichts mehr zu verlieren hatte, ging der Brite in letzter Sekunde trotzdem auf die Piste und übertrumpfte seinen Konkurrenten unter den Augen des geschockten Publikums ganz knapp. Rahal konnte nicht mehr kontern und erklärte unter Tränen: „Dieser Ort macht es einem nicht einfach, und heute waren wir schlicht zu langsam. Wir müssen demütig bleiben und uns besser auf nächstes Jahr vorbereiten."

Im anschließenden Fast-Six-Qualifying überboten gleich drei Piloten den Rekord-Schnitt von Scott Dixon aus dem Jahr 2022. Felix Rosenqvist, der auch im Fast-12-Segment die Bestzeit gesetzt hatte, musste sich diesmal mit dem dritten Rang zufriedengeben. Der zweite Platz ging an den Indy-500-Quali-Spezialisten Rinus VeeKay. Für den Ed-Carpenter-Racing-Youngster aus den Niederlanden setzte sich so ein Trend fort: Bei seinem Debüt 2020 belegte er den vierten Startrang, darauf folgten zwei dritte Plätze. Minimale 0,006 mph bzw. 0,004 Sekunden lagen schlussendlich zwischen ihm und Álex Palou. Der Spanier, der sein Auto extrem aggressiv abgestimmt hatte, erklärte: „Meine letzte Runde war nervenzehrend. Das Fahren hier kann einem etwas Angst einflößen, wenn man hoffen muss, dass die Anpassungen funktionieren." Er absolvierte seine vier Rekord-Runden auf dem 2,5 Meilen bzw. 4,023 Kilometer langen Oval in 2.33,7037 Minuten. Das entspricht einem Schnitt von 234,217 mph bzw. 376,936 km/h. Nach dem Zeitenspektakel steht am kommenden Wochenende ein hoffentlich ähnlich historisches Rennen an. ■

MOTORSPORT IMAGES

Rekord: Am Samstag zählten die Statistiker 84 Qualifikationsfahrten

INDYCAR

Niederlage: Graham Rahal verpasste den Sprung ins diesjährige Starterfeld

MOTORSPORT IMAGES

Geschwindigkeit: Ein Großteil der Teams konnte 2023 deutlich zulegen

STARTERFELD INDY 500

1	Álex Palou, E Chip Ganassi/Honda, 234,217 mph	10
2	Rinus VeeKay, NL Ed Carpenter/Chevrolet, 234,211	21
3	Felix Rosenqvist, S McLaren/Chevrolet, 234,114	6
4	Santino Ferrucci, USA A. J. Foyt/Chevrolet, 233,661	14
5	Patricio O'Ward, MEX McLaren/Chevrolet, 233,158	5
6	Scott Dixon, NZ Chip Ganassi/Honda, 233,151	9
7	Alexander Rossi, USA McLaren/Chevrolet, 233,110	7
8	Takuma Sato, J Chip Ganassi/Honda, 233,098	11
9	Tony Kanaan, BR McLaren/Chevrolet, 233,076	66
10	Marcus Ericsson, S Chip Ganassi/Honda, 232,889	8
11	Benjamin Pedersen, DK A. J. Foyt/Chevrolet, 232,671	55
12	Will Power, AUS Team Penske/Chevrolet, 232,635	12
13	Ed Carpenter, USA Ed Carpenter/Chevrolet, 232,689	33
14	Scott McLaughlin, NZ Team Penske/Chevrolet, 232,677	3
15	Kyle Kirkwood, USA Andretti Autosport/Honda, 232,662	27
16	Conor Daly, USA Ed Carpenter/Chevrolet, 232,433	20
17	Josef Newgarden, USA Team Penske/Chevrolet, 232,402	2
18	Ryan Hunter-Reay, USA Dreyer & Reinbold/Chevrolet, 232,133	23
19	Romain Grosjean, F Andretti Autosport/Honda, 231,997	28
20	Hélio Castroneves, BR Meyer Shank/Honda, 231,954	06
21	Colton Herta, USA Andretti Autosport/Honda, 231,951	26
22	Simon Pagenaud, F Meyer Shank/Honda, 231,878	60
23	David Malukas, USA Dale Coyne/Honda, 231,769	18
24	Marco Andretti, USA Andretti Autosport/Honda, 231,682	98
25	Stefan Wilson, GB Dreyer & Reinbold/Chevrolet, 231,648	24
26	Devlin DeFrancesco, CDN Andretti Autosport/Honda, 231,353	29
27	Agustín Canapino, RA Juncos Hollinger/Chevrolet, 231,320	78
28	Callum Ilott, GB Juncos Hollinger/Chevrolet, 231,182	77
29	R. C. Enerson, USA Abel Motorsports/Chevrolet, 231,129	50
30	Katherine Legge, GB RLL/Honda, 231,070	44
31	Christian Lundgaard, DK RLL/Honda, 229,649	45
32	Sting Ray Robb, USA Dale Coyne/Honda, 229,549	51
33	Jack Harvey, GB RLL/Honda, 229,166	30

Nennnummer

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SB MEDIEN

Das Frikadelli-Team holte mit dem neuen Ferrari 296 GT3 den ersten 24h-Sieg für ein ausländisches Fabrikat seit 2002

Bella Macchina

Es war eine kleine Sensation: Zum ersten Mal seit 21 Jahren siegte kein deutscher Hersteller beim 24h-Rennen Nürburgring. Ferrari holte den Pokal ausgerechnet mit einem brandneuen Auto. Mit dem 296 GT3 von Frikadelli Racing setzte man sich gegen den BMW M4 GT3 von Rowe Racing durch. Mercedes komplettierte das Podium.

Von: **Bianca Leppert**

Kennen Sie Eifeltalien? Nie gehört? Dieses vielen Menschen noch unbekannte Fleckchen Erde befand sich beim 24h-Rennen in Box 7. Hier traf die italienische Kultur der Ferrari-Motorsportabteilung auf die Eifler Mentalität des Frikadelli-Teams, das seine Heimat einen Steinwurf entfernt vom Ring in Barweiler hat. In genau diesem Eifeltalien wurde in diesem Jahr mit dem Gesamtsieg beim Marathon zweimal rund um die Uhr Geschichte geschrieben. Erstens rechneten die meisten wie in all den vergangenen Jahren mit einem Gesamtsieg von Porsche, Audi, Mercedes oder BMW. Und zweitens hielt es kaum jemand für möglich, dass der brandneue Ferrari 296 GT3 über die gesamte Distanz durchfahren würde. Die lag in diesem Jahr mit 162 Runden sogar auf Rekordniveau.

Die Zweifler hatten ihre Rechnung ohne Teamchef Klaus Abbelen und seine Kutscher Earl Bamber, Nicky Catsburg, Felipe Fernández Laser und David Pittard gemacht. Mit 26,911 Sekunden Vorsprung überquerte man die Ziellinie vor dem Rowe-BMW M4 GT3 (#98) von Marco Wittmann, Sheldon van der Linde, Maxime Martin und Dries Vanthoor.

Der Abstand wäre noch größer ausgefallen, hätte Pittard am Ende des letzten Stints nicht noch Tempo herausgenommen, denn kurz nach dem finalen Boxenstopp betrug der Vorsprung knapp eine Minute. „Ich habe mir vorgestellt, es ist normaler Stint am Samstagnachmittag in der NLS“, sagte Pittard. „Ich wusste, ich muss jetzt noch acht Runden fahren, und dann sind wir durch. Aber dann winkten all die Sportwarte. Ich habe versucht, nur an die nächste Kurve zu denken. Doch dann sind auch bei mir alle Emotionen hochgekommen.“ Damit war er in bester Gesellschaft. Zwar ist Frikadelli-Teamchef Abbelen eher für einen schroffen Spruch als für seichte Gefühle bekannt, aber dieser Erfolg bewegte ihn sichtlich. „Jetzt haben wir geschafft, was ich mir schon immer erträumt habe“, sagte er mit einer Flasche Kölsch in der Hand. „Und wir mussten wirklich hart dafür kämpfen. Du brauchst die richtigen Fahrer und die richtige Mannschaft.“ Der Tenor im Fahrerlager: Wenn es einer verdient hat, dann er.

> „Jetzt haben wir geschafft, was ich mir immer erträumt habe. Wir mussten hart dafür kämpfen. Du brauchst die richtigen Fahrer und die richtige Mannschaft.“
>
> Klaus Abbelen, Frikadelli

Frikadelli vs. Rowe Racing

Der auf den Namen „Bella“ getaufte Ferrari 296 GT3, dessen technische Vorbereitung Frikadelli gemeinsam mit Rinaldi Racing stemmte, kam für seine Debütvorstellung im 24h-Rennen auf der Nordschleife mit verhältnismäßig wenigen Handicaps durch. Zu Buche stand ein Reifenschaden aufgrund von Fremdteilen in der Anfangsphase des Rennens, den man zeitlich recht günstig vor der Boxeneinfahrt erwischte. Ab den Morgenstunden mühte man sich mit defekten Dämpfern an der Hinterachse ab. „Ich fahre viele Rennen in historischen Autos, da bin ich das schon gewohnt“, witzelte Pittard.

Tatsächlich klagte er über Rückenschmerzen: „Du musstest

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

auch in den schnellen Kurven sehr vorsichtig sein und deinen Fahrstil anpassen“, sagte der Brite. „Die sind eigentlich unsere Stärke. Aber wir hatten in der Nacht zum Glück schon genug Vorsprung herausgefahren.“

Der betrug in den Morgenstunden etwas mehr als zwei Minuten.Von da an wechselte die Führung zwischen dem #98 Rowe-BMW und dem Ferrari je nach Boxenstopp-Rhythmus hin und her. Simulierte man die Strategie bis zum Ende des Rennens durch, war klar, dass der Ferrari unter normalen Umständen gewinnen würde. „Ich war positiv angetan von der Qualität der Arbeit des Teams, der technischen Vorbereitung sowie der Leistung der Fahrer“, lobte Ferrari-Technikchef Ferdinando Cannizzo.

Die Italiener drückten dem kompletten Rennen den Stempel auf. Mit dem frühen ersten Stopp in Runde 5 zog man sich aus dem Verkehr und machte sich dadurch selbst zum Führenden. Wie? Weil die Mindestboxenstandzeit mit weniger gefahrenen Runden entsprechend geringer ausfällt. Bis zum frühen Abend war Mercedes der Hauptkonkurrent, ab den Abendstunden kamen auch BMW und Audi in Schwung.

Letztlich blieb am Morgen nur die #98 als Hauptkonkurrent übrig. Die war nach einem Fehler von Sheldon van der Linde im Top-Quali nur von Startplatz 31 gestartet. Bis auf diesen Nachteil machte man aber keine Fehler, handelte sich keine Strafen ein und war auch in keine Unfälle verwickelt. „Wir können nur mit einem guten Gefühl aus diesem Rennen gehen“, sagte Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf. „Es war ein fehlerfreies Rennen. Wenn du nix anders hättest machen können, musst du stolz und zufrieden sein.“

Wäre mit einem besseren Startplatz mehr drin gewesen? „Schwierig zu sagen“, meinte BMW-Motorsportchef Andreas Roos. Was wieder einmal auffiel: Die kühleren Temperaturen in der Nacht liegen dem BMW M4 GT3 definitiv mehr als die wärmeren Bedingungen tagsüber. Da schien Mercedes minimal besser aufgestellt zu sein. Auch wenn beide nicht an die Performance des Ferrari 296 GT3 rankamen.

Bei Mercedes entschied man sich von Beginn an bewusst dafür, die Strategien bei GetSpeed und Bilstein-HRT zu splitten. Die #3 von GetSpeed (Gounon/Engel/Juncadella) und die #4 (Stolz/Marciello/Ellis) von HRT kamen wie der Ferrari bereits in Runde 5 zum Service, die #2 (Götz/Schiller/Christodoulou) blieb eine Runde länger draußen. Teilweise lieferten sich die drei Sternenkrieger enge Kämpfe im Verlauf des Rennens. Die Nase vorn hatte am Ende mit dem letzten Podiumsplatz aber die #4. Die kassierte zwar auch eine Zeitstrafe von 32 Sekunden, weil Raffaele Marciello in der Boxengasse unnötig verlangsamt hatte, und Philip Ellis hatte einen kleinen Dreher, doch am Ende war es wohl der Lello-Faktor, der den entscheidenden Vorteil brachte. Im Mercedes-Lager hatte man jedoch ebenfalls vor Augen, dass gegen den Ferrari nichts auszurichten war. „Wir mussten auf Fehler der anderen hoffen, weil wir nicht die Pace hatten. Und die sind nicht passiert“, so Ellis.

Die #2 von GetSpeed landete mit 46 Sekunden Rückstand hinter den Markenkollegen auf dem vierten Platz. Dahinter findet sich der beste Porsche wieder. Den stellte Rutronik (#96 Olsen/Andlauer/Cairoli) mit einer eher defensiven Herangehensweise, wobei man von einer 32-Sekunden-Zeitstrafe nicht verschont blieb. Auf Rang 6 folgt der beste Audi vom Team Land Motorsport (#39 Mies/Haase/Niederhauser). Der Sieg in der Pro-Am-Kategorie war zugleich auch Platz 7 in der Gesamtwertung für den Wochenspiegel-Ferrari (#20 Weiss/Krumbach/Keilwitz/Dontje), was die starke Gesamtleistung von Ferrari nochmals unterstrich.

Dahinter folgte der ebenfalls in der Pro-Am angetretene HRT-Mercedes (#6 Haupt/Love/Maini). Der Abt-Lambo (#27 Mapelli/Pepper/Thiim/Van der Linde) erreichte sogar trotz zwei Reifenschäden noch Platz 9, was definitiv für den Speed des GT3-Huracán spricht. Zu dem Reifenthema, das neben einem Unfall auch den Falken-Porsche (#44 Eriksson/Heinemann/Menzel/Ragginger) auf Platz 10 beschäftigte, aber später mehr.

BOP als Einflussfaktor

Zunächst stellt sich mit diesem Ergebnis vor Augen die Frage: Welche Rolle spielte die Balance of Performance in diesem Rennen? Die Antwort: definitiv eine größere. Alleine deshalb, weil keine Wetterkapriolen als zusätzlicher rennentscheidender Faktor dazukamen. Obwohl sich im Fahrerlager die meisten ehrlich

SB MEDIEN

Das BMW-Rowe-Team holte mit Platz 2 das bestmögliche 24h-Resultat

SB MEDIEN

Im siebten Himmel: Frikadelli-Teamchef Abbelen feierte mit seinen Fahrern

SB-MEDIEN

Mercedes besetzte die erste Startreihe, im Ziel blieben die Plätze 3 und 4

ADAC

Im Zeichen der Burg: Die erste Gruppe in der Grid-Formation vor dem Start

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Audi und Porsche hatten beim 24h-Rennen keine guten Karten: Platz 5 (#96) und Platz 6 (#39)

ADAC

mit Klaus Abbelen freuten, lautete die Meinung unisono, dass keine andere Marke aus eigener Kraft eine Chance gegen die Italiener gehabt hätte.

Das unterstreichen auch die Zeiten. Vor allem die theoretische Bestzeit von Daniel Keilwitz im #20-Wochenspiegel-Ferrari sorgte bei vielen für Erstaunen: 8.05,552 Minuten. Im Schwesterauto von Frikadelli lag diese analog bei 8.06,623 min. Vor dem Hintergrund, dass viele die Fahrerbesetzung im Frikadelli-Renner höher einschätzten als beim Wochenspiegel-296 (Keilwitz/Weiss/Krumbach/Dontje), lag die Vermutung nahe, dass der #30-Ferrari in Sachen Performance sogar noch Luft nach oben hatte.

Fasst man das Kräfteverhältnis zusammen, ergibt sich das Bild, dass der Ferrari etwa zwei bis drei Sekunden pro Runde schneller als Mercedes und BMW war, die in etwa auf Augenhöhe lagen – zumindest in der Nacht. Dahinter reihte sich Audi ein. Porsche und Lamborghini sind schwierig zu beurteilen, da der Manthey-Elfer schon so früh aus dem Kampf um den Sieg ausschied und der Lamborghini ebenfalls. Beide waren definitiv konkurrenzfähig – bei Porsche zumindest Manthey.

Wir erinnern uns: Im vergangenen Jahr war Aston Martin der BOP-Ausreißer, der aber wegen eines Unfalls am Ende keine Rolle spielte. Die Einstufung des 296 GT3 war sicherlich keine leichte Aufgabe, da es sich um ein neues Auto handelte. Man kann dem Technikausschuss allerdings ankreiden, dass man nicht ganz auf dem Schirm hatte, wie stark das Auto tatsächlich sein würde.

Rätsel um Reifenschäden

Neben der BOP bestimmte ein zweites Thema die Debatten im Fahrerlager: Reifenschäden. „Reifenschaden hinten links“, war wohl eine der am meisten gebrauchten Formulierungen in diesem 24h-Rennen. Wir wollen nicht wissen, wie viele Kurze die Fans auf den Campingplätzen hätten kippen müssen, wenn dieser Begriff ein Teil des allseits beliebten 24h-Begriffe-Trinkspiels gewesen wäre.

Das erste Reifendrama kündigte sich schon vor dem Rennen an. Im dritten Qualifying fielen innerhalb weniger Minuten fünf Porsche 911 GT3 R mit Schäden hinten links an der Innenschulter auf – einer mit Falken-Reifen, die anderen mit Michelin. Daraufhin änderte man die Balance-of-Performance-Einstufung noch einmal, wählte weniger Sturz und war mit weniger Gewicht und einem flacheren Heckflügel unterwegs. Das machte aber offenbar keinen großen Unterschied, was die Belastung der Reifen betrifft.

> „Rutronik ist ein sauberes Rennen gefahren. Insgesamt war es aber mit den vielen Ausfällen keine gute Ausbeute. Ferrari konnten wir aus eigener Kraft nicht halten.“
>
> Sebastian Golz, Porsche

Im Rennen erwischte es den Manthey-Elfer wieder mit einem Schaden hinten links am Michelin-Pneu, woraufhin Kévin Estre von der Strecke kreiselte und in der Hohenrain-Schikane in die Leitplanke einschlug. Man nahm das Rennen zwar wieder auf, zog das Auto nach Mitternacht aber zurück, weil sich weitere Schäden ankündigten. Auch bei Falken kam es zu schleichenden Plattfüßen zum Ende der Stints.

Porsche war der Hersteller, der am meisten mit dem Problem haderte. Das muss man aber differenziert von den anderen sehen, denn vor allem der Schaden bei Manthey beschäftigte die Michelin-Ingenieure, weil sich das Team aus Meuspath genau an die Vorgaben gehalten hatte. Das Thema betraf auch Audi mehrmals. Lamborghini schied wegen zwei Reifenschäden aus dem Kampf um den Gesamtsieg aus. Am Ferrari trat das Problem nur einmal am Samstagnachmittag auf, als man ohnehin die Box ansteuerte. Hier war ein Trümmerteil die Ursache. Mercedes und BMW blieben verschont.

Bei Michelin und Falken war man ratlos. Goodyear war ebenfalls von der Thematik betroffen. Heißt: Das Thema betraf also nicht nur verschiedene Herstellermodelle, sondern auch verschiedene Reifenfabrikate. Was es noch konfuser machte: Die Sturzwerte werden seit diesem Jahr vom Technikausschuss kontrolliert, und es gibt nur wenig Spielraum. Zumal sich an den Reifen im Vergleich zum vergangenen Jahr nichts geändert hat, da sie nicht weiterentwickelt werden dürfen. Der Audi R8 LMS ist die beste Referenz: gleiches Auto, gleiche Reifen wie 2022.

Erste Erklärungsversuche

Im Fahrerlager gab es ein paar Theorien: Dass die Reifen nicht weiterentwickelt werden durften, könnte ein Teil des Problems sein. Denn die neuen Autos sind schwerer und mit mehr Abtrieb gesegnet. Dazu kommt: Das Rennen war extrem schnell. Es gab sogar einen neuen Distanzrekord mit 162 Runden. Heißt: Die Reifen wurden extremer belastet als in der Vergangenheit. Zudem betraf es mit Audi, Porsche und

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Lamborghini eher Autos mit einer hecklastigen Gewichtsverteilung. Vierter Faktor: Manche vermuteten, dass Kerbs je nach Linie der Fahrer zu sehr mitgenommen wurden. Dafür spricht, dass bei Lamborghini beispielsweise nur bei Kelvin van der Linde die Reifenthematik aufkam.

Bei Michelin interessierte man sich besonders für den Fall Manthey. Der war am mysteriösesten. Das Team hielt sich an alle Vorgaben der Franzosen, und trotzdem kam der Reifenschaden quasi aus dem Nichts und ohne Ankündigung. Michelin-Motorsportchef Matthieu Bonardel stellte die Vermutung auf, dass es womöglich mit den Kompressionen zu tun haben könnte. Die Belastung sei eventuell höher als angenommen. Zum Hintergrund: Michelin bekommt die Daten der Teams von allen Vorbereitungsrennen. Daraufhin geht man auf einen Fahrwerksprüfstand und rechnet einen gewissen Prozentsatz unter Berücksichtigung einer Steigerung beim 24h-Rennen drauf, weil alle vorher laut Bonardel eher noch ein bisschen rumtrödeln. Entsprechend gibt man Werte wie Luftdruck, Sturz und Co. vor dem 24h-Rennen frei. Dazu gibt es auch spezielle Empfehlungen je nach Länge eines Stints.

Bei Manthey setzte man das Rennen nach dem Unfall und einer Reparatur zunächst fort, entschied sich aber in der Nacht, die #911 doch zurückzuziehen. „Nach dem Dreher in der Hohenrain-Schikane wegen eines Reifenschadens hatten wir immer wieder Probleme“, sagte Teamchef Nicki Raeder. „Trotz 13 Minuten Zeitverlust haben wir das Auto zwar wieder ins Rennen geschickt, waren aber bewusst vorsichtig unterwegs. Trotzdem deuteten sich immer wieder Probleme im Bereich der Reifen an, deren Ursache wir nicht erkennen konnten. Deshalb haben wir uns entschlossen, den Grello aus dem Rennen zu nehmen.“

Schaut man sich die gesamte Bilanz von Porsche in diesem Rennen an, ergibt sich nur ein diffuses Bild. Das passte zum ganzen Wochenende. Mit der Generation 992 war man mit einem komplett neuen Auto angetreten. Das ist oft eine Wundertüte – siehe Ferrari. Bei Porsche konnte aber niemand so genau einschätzen, ob man nun bockstark ist oder ob es technische Gebrechen geben würde und wie die Tendenz insgesamt aussieht. Nach den Reifenschäden im dritten Quali folgten BOP-Anpassungen. Doch dass Estre im ersten Top-Qualifying um 0,034 Sekunden scheiterte, um in den nächsten Abschnitt im Kampf um die 19 besten Startplätze einzuziehen, gab schon einen Dämpfer. Zumal man bei Estre immer einen Raketen-Faktor einrechnen muss, denn in der Regel legt der im Vergleich zu den anderen Fahrern immer ein bisschen was drauf. Das zeigten auch die Auswertungen nach dem Rennen. In der Anfangsphase pflügte er wie im vergangenen Jahr von hinten durchs Feld. Von Platz 20 gestartet, lag er eineinhalb Stunden später auf Platz 11 mit rund 44 Sekunden Rückstand. Dann kam aber ohnehin der Reifenschaden dazwischen.

Folglich mussten es die anderen heißen Eisen im Feuer richten. Wobei der Lionspeed-by-Car-Collection-Porsche sich schon zu Beginn bei einem Überrundungsmanöver in die Leitplanke verabschiedete. Dabei wäre die Fahrerbesetzung mit Matt Campbell, Patrick Pilet und Mathieu Jaminet durchaus vielversprechend gewesen. Dazu kam Patrick Kolb als Semi-Profi.

> „Wir haben das Maximale aus unseren Möglichkeiten herausgeholt. Mehr war einfach nicht drin. Wir mussten von Beginn des Wochenendes absolut ans Limit gehen.“
>
> Stefan Wendl, Mercedes

Porsche mit vielen Unfällen

In den Abendstunden und in der Nacht ging das Porsche-Leiden weiter. Der Falken-Porsche (#33) schlug im Bereich Kesselchen erst rechts und dann links in die Leitplanken ein. Auch der Huber-Porsche (#25) machte Bekanntschaft mit der Streckenbegrenzung. Das Dinamic-Auto im auffälligen Pirelli-Muster-Look machte leider noch auf andere Weise auf sich aufmerksam: Laurin Heinrich musste bei seinem GT3-Debüt im 24h-Rennen Nürburgring schmerzlich lernen, dass in der Grünen Hölle alles innerhalb von Sekunden vorbei sein kann. Er krachte mit voller Wucht dem Fan-Liebling Dacia Logan ins Heck. Dafür setzte es hinterher eine Geldstrafe von 3000 Euro. So blieben nur noch der Falken-Porsche #44 und das Rutronik-Auto (#96) übrig.

Zunächst lag die #44 aussichtsreich für einen Einzug in die Top 5, doch ein Reifenschaden kostete wertvolle Zeit, was am Ende Platz 10 bedeutete. So schloss Rutronik Racing als bester Porsche auf Rang 5 ab. „Rutronik ist ein megasauberes Rennen gefahren“, lobte Porsche-GT3-Projektleiter Sebastian Golz. „Insgesamt war es mit den vielen Ausfällen aber keine gute Ausbeute. Und Ferrari konnten wir aus eigener Kraft nicht halten.“

Bei Mercedes freute man sich zwar über einen weiteren Podiumserfolg, die Durststrecke dauert seit dem letzten Sieg in 2016 allerdings schon sehr lange an. „Wir haben das Maximale aus unseren Möglichkeiten herausgeholt. Mehr war nicht drin“, fasste Mercedes-Kundensportleiter Stefan Wendl zusammen. „Wir mussten von Beginn des Wochenendes absolut ans Limit gehen.“

Tatsächlich gingen als Patzer nur ein Dreher von Ellis, der rund 13 Sekunden gekostet hat, und die Zeitstrafe von Marciello wegen Verlangsamens in der Box von 32 Sekunden auf das Konto der #4. Bei GetSpeed verlor man die #3 am Abend nach einer Kollision und einem darauffolgenden Aufhängungsschaden. Die #2 kam bis auf einen Reifenschaden ohne Probleme durch.

Da sieht die Zusammenfassung bei Audi doch etwas ernüchternder aus. Der beste R8 LMS beendete das Rennen auf dem sechsten Platz und kam von Land Motorsport. Doch man wurde den Eindruck nicht los, dass das gesamte Wochenende zumindest bei Land Motorsport und Car Collection irgendwie der Wurm drin war. Bei Scherer lief es besser, doch am Ende musste man auch hier viele Federn lassen.

Die #32 von Car Collection handelte sich eine Zeitstrafe wegen Unterschreitung der Mindestboxenzeit ein, bei den Scherer-Autos ärgerte man sich bei der #5 und der #16 über Reifenschäden. Erst in der Nacht kam die Marke mit den vier Ringen gefühlt in Schwung. Vor allem das Duell zwischen Ricardo Feller in der #1 und Sheldon van der Linde im #98-Rowe-BMW an der Spitze sorgte bei vielen für Unterhal-

FAHRERLAGER-NEWS

DACIA OHNE COMEBACK

Es gab immer wieder Diskussionen, ob ein Auto wie der Dacia Logan, der bei den Fans hoch im Kurs steht, nicht zu langsam im Vergleich zu den GT3-Rennern und damit ein Sicherheitsrisiko sei. Bei dem Unfall, bei dem Laurin Heinrich im Dinamic-Porsche dem Logan ins Heck krachte, hätte der Fahrer aber gar nichts tun können. Hier lag die Schuld auch aus Sicht der Rennleitung klar bei Heinrich, der wegen Verursachens einer vermeidbaren Kollision eine Geldstrafe von 3000 Euro aufgebrummt bekam. Wie das Dacia-Team über Facebook bekannt gab, wird das Auto kein Comeback feiern. Denn der Motor wird inzwischen nicht mehr gebaut.

MOSER NIMMT ABSCHIED

Ernst Moser hat sein Team Phoenix Racing an die Scherer-Gruppe übergeben und zieht sich nach dem 24h-Rennen nun auch aus dem aktiven Geschäft zurück. Zum Abschied schlüpfte er in den feuerfesten Anzug und spielte beim finalen Boxenstopp den Lollipop-Mann. Christian Scherer ist der neue Teamchef der Mannschaft.

ROWE MIT HANDICAP

Während man bis zum Schluss noch um den Sieg kämpfte, quälte sich fast die komplette Mannschaft von Rowe Racing mit Magen-Darm-Problemen. 80 Prozent des Teams hatte es über Nacht erwischt. Darunter auch Teamchef Hans-Peter Naundorf, der in der Box das Geschehen trotzdem permanent mitverfolgte.

MANTHEY IN HEKTIK

Bei Manthey ist derzeit effizientes Arbeiten gefragt. Denn direkt nach dem 24h-Rennen ging es zum 24h-Spa-Test, danach steht der DTM-Auftakt an. Dass die #911 dabei keine größeren Schäden hatte, half enorm, denn dieses Auto bestreitet auch das DTM-Wochenende in Oschersleben.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Volles Haus: Der Veranstalter meldete 235 000 Fans über vier Tage

BR-FOTO

tung. Doch das wurde jäh unterbrochen, weil Feller eine Zeitstrafe von insgesamt 4.36 Minuten absitzen musste. Die hatte sich zuvor Teamkollege Frédéric Vervisch wegen Nichtbeachtung von Flaggensignalen eingehandelt. Der Traum vom Gesamtsieg war also dahin.

Es sollte noch schlimmer kommen. Sowohl der #1 als auch der #5 kostete eine Ölspur in der Ford-Kurve das Rennen. Beide Teams flogen deshalb kurz nacheinander von der Strecke und hatten damit Feierabend. Das viel beachtete Legenden-Auto von Mike Rockenfeller, Timo Scheider und Martin Tomczyk war fehlerlos unterwegs und machte insgesamt 16 Positionen gut. Das brachte am Ende immerhin Platz 12 ein. „Wir waren top vorbereitet und hatten gedacht, dass wir ein Auto haben, mit dem wir um den Sieg kämpfen können", sagte Teamchef Ernst Moser. „Wenn wir unsere Speerspitzen nicht verloren hätten, hätten wir sicherlich immer in Schlagdistanz gelegen."

Die Geschichte von BMW ist ebenfalls schnell erzählt. Hatte man am Abend noch vier M4 GT3 in den Top 10, kamen am Ende nur zwei ins Ziel. Das Schwesterauto von Rowe #99 fiel wie so viele nach einer Kollision aus. Das BMW-Junior-Auto musste das Handtuch nach einem Reifenschaden und den daraus resultierenden Folgeschäden werfen. Dabei lag man zwischenzeitlich in den Top 3. Auch die #101 und die #102 mit Pro-Besetzungen von Walkenhorst waren nach Unfällen aus dem Rennen.

Was wieder einmal zeigt: Es mag am Ende bei einem Sieg nach 24 Stunden immer alles so einfach aussehen. Doch dieses Rennen bleibt Jahr für Jahr wie das Spiel „Reise nach Jerusalem": Man muss erst mal durchkommen, um am Ende jubeln zu können. ■

24h-RENNEN NÜRBURGRING 2023

Nürburgring/D (GP-Kurs plus Nordschleife 25,378 km) 20./21. Mai 2023; 131 Teams gestartet, 88 Teams gewertet
Renndistanz: 162 Runden = 4111,236 km (Rekord)
Pole-Position: HRT-Mercedes-AMG-Team Bilstein, Mercedes-AMG GT3 (#4), Raffele Marciello: 8.09,058 min
Schnellste Rennrunde: WTM by Rinaldi Racing/Ferrari 296 GT3 (#20), Daniel Keilwitz: 8.08,006 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	SP 9 Pro	#30	Bamber/Catsburg/Fernandez Laser/Pittard	Frikadelli Racing/Ferrari 296 GT3	24:07.08,538 h
2.	SP 9 Pro	#98	Martin/Vanthoor/van der Linde/Wittmann	Rowe Racing/BMW M4 GT3	+26,911 s
3.	SP 9 Pro	#4	Marciello/Ellis/Stolz	HRT-Bilstein/Mercedes-AMG GT3	+1.44,311 min
4.	SP 9 Pro	#2	Christodoulou/Götz/Schiller	GetSpeed/Mercedes-AMG GT3	+2.30,811 min
5.	SP 9 Pro	#96	Andlauer/Cairoli/Olsen	Rutronik Racing/Porsche 911 GT3 R	+7.38,378 min
6.	SP 9 Pro	#39	Haase/Niederhauser/Mies	Audi Sport Land/Audi R8 GT3 Evo2	+1 Runde
7.	SP 9 P/A	#20	Dontje/Keilwitz/Krumbach/Weiss	WTM by Rinaldi Racing/Ferrari 296 GT3	+1 Runde
8.	SP 9 P/A	#6	Haupt/Love/Maini	HRT-Bilstein/Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
9.	SP 9 Pro	#27	Mapelli/Pepper/Thiim/van der Linde	Abt Sportsline/Lamborghini Huracán GT3	+2 Runden
10.	SP 9 Pro	#44	Eriksson/Heinemann/Menzel/Ragginger	Falken Motorsport/Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
11.	SP 9 Pro	#16	Beretta/Feller/Schramm/Winkelhock	Scherer Sport PHX/Audi R8 GT3 Evo2	+2 Runden
12.	SP 9 Pro	#40	Rockenfeller/Scheider/Tomczyk	Audi Sport Scherer/Audi R8 GT3 Evo2	+2 Runden
13.	SP 9 Pro	#22	Engstler/Hofer/Magnus/Marschall	Audi Sport Car Collection/Audi R8 GT3 Evo2	+3 Runden
14.	SP 9 P/A	#28	Breuer/Dumarey/Green/Ortmann	Pro Sport Racing/Aston Martin Vantage GT3	+4 Runden
15.	SP 9 P/A	#19	Aust/Kohlhaas/Ludwig/Stengel	Racing One/Ferrari 296 GT3	+7 Runden
16.	SP 9 P/A	#100	Breuer/Bollrath/Trogen/Walkenhorst	Walkenhorst Motorsport/BMW M4 GT3	+8 Runden
17.	Cup-2-Am	#161	Brück/Krämer/Selv/Veremenko	Krämer Racing/Porsche 911 GT3 Cup	+9 Runden
18.	Cup-2-Pro	#169	Chrzanowski/Jodexnis/Pereira/Scharmach	Team Clickversicherung/Porsche 911 GT3 Cup	+9 Runden
19.	Cup-2-Am	#150	Hamprecht/Holzer/Jönsson/Krohn	RPM Racing/Porsche 911 GT3 Cup	+11 Runden
20.	SP 10	#86	Born/Konnerth/Oosten/Stegmann	FK Performance/BMW M4 GT4	+12 Runden

KOMMENTAR

BOP-ANSATZ CLEVER?

Die Balance of Performance bleibt auf der Nürburgring-Nordschleife ein ewiges Diskussionsthema. Während 2022 Aston Martin herausstach, war es in diesem Jahr Ferrari. Da fragen sich viele: Wie kann das so schwierig in den Griff zu kriegen sein? Ich stelle mir eher die Frage: Gibt es nicht ein grundlegendes Missverständnis zwischen dem Technikausschuss des ADAC Nordrhein und den Herstellern, wie so eine BOP-Einstufung für das 24h-Rennen entsteht? Während der Technikausschuss mit den komplizierten Regularien zum Top-Quali versucht, die Hersteller dazu zu bewegen, bei den NLS-Läufen in der Vorbereitung Gas zu geben, scheint das nicht zu fruchten. Beim 24h-Rennen packt immer irgendwer noch etwas aus. Das bestätigt auch die Aussage von Michelin-Motorsportchef Matthieu Bonardel (siehe Lauftext). Wie viel das genau ist, scheint selbst für den Technikausschuss nicht transparent zu sein. Nach drei Siegen in den NLS-Rennen hieß es überall, BMW sei der Favorit. Von Mercedes, Audi und Co. sah man wenig in den Ergebnislisten. Im Top-Quali trumpfte Mercedes auf, aber BMW war nicht bei der Musik. Das Bild war auf den Kopf gestellt. Spricht man mit Herstellern, wird argumentiert, dass die NLS-Rennen zur Vorbereitung dienten und da noch experimentiert werde. Heißt: Vielen geht es gar nicht darum, zählbare Ergebnisse einzufahren. Beim Technikausschuss ist man sich dessen zwar bewusst, weil man weiß, was die Autos eigentlich können. Vielleicht sollte man aber härter durchgreifen und die Performance bei den NLS-Rennen als Referenz in Stein meißeln und entsprechend Strafen bei großen Abweichungen aussprechen.

Bianca Leppert
Redakteurin

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

24h-RENNEN NÜRBURGRING 2023: DIE KLASSEN-ERGEBNISSE

SP 9 (Ges.)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1. (1.)	#30	Bamber/Catsburg/Pittard/Fernandez Laser	Frikadelli/Ferrari 296 GT3	162 Runden
2. (2.)	#98	Wittmann/S. v. d. Linde/D. Vanthoor/Martin	ROWE/BMW M4 GT3	+ 26,911 s
3. (3.)	#4	Marciello/Stolz/Ellis	Bilstein-HRT/Mercedes-AMG GT3	+ 1.17,400 min
Cup 2 (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (17.)	#161	Krämer/Brück/Veremenko/„SELV“	KKrämer/Porsche 911 GT3 Cup (992)	153 Runden
2. (18.)	#169	Chrzanowski/K. Jodexnis/Scharmach/Pereira	Clickversicherung/Porsche 911 GT3 Cup (992)	+ 51,870 s
3. (19.)	#150	T. Krohn/Jönsson/Hamprecht/Holzer	RPM/Porsche 911 GT3 Cup (992)	- 2 Runden
SP 10 (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (20.)	#86	Konnerth/Oosten/Stegmann/Born	FK Performance/BMW M4 GT4	150 Runden
2. (21.)	#47	Burdon/Liberati/Rump	KCMG/Toyota Supra GT4 Evo	- 1 Runde
3. (23.)	#87	Hancke/Schrey/Wolter/Wüstenhagen	FK Performance/BMW M4 GT4	- 1 Runde
Cup 3 (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (25.)	#182	Eichenberg/Grütter/Grosse	SRS Sorg/Porsche 718 Cayman GT4 CS	147 Runden
2. (33.)	#181	Schicht/Fielenbach/Cate/Klasen	Mathol/Porsche 718 Cayman GT4 CS	- 3 Runden
3. (37.)	#188	R. Oehme/N. Oehme/L. Oehme/M. Oehme	Oehme/Porsche 718 Cayman GT4 CS	- 3 Runden
TCR (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (26.)	#830	Lauck/Basseng/Azcona	Target/Hyundai Elantra N TCR	147 Runden
2. (29.)	#831	Gottsacker/Filippi/Lewis/Hagler	Target/Hyundai Elantra N TCR	- 1 Runde
3. (70.)	#66	Wulf/Eis/Utsch/Kratz	MSC Kempenich/Cupra TCR DSG	- 26 Runden
SP 7 (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (30.)	#151	Kodidek/Breidenbach/Choi/Cools	RPM Racing/Porsche 911 GT3 Cup (991)	145 Runden
2. (48.)	#13	Albrecht/Szczepansky/Ecke/Schlichenmeyer	White Angel/Porsche 911 GT3 Cup (991)	- 9 Runden
– –	#184	Schmäing/Handrick/Meyer/Baunack	KKrämer/Porsche Cayman GT4 CS (981)	- 101 Runden (DNF)
SP-X (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (34.)	#46	Jäger/Bird/Erhart/Viebahn	HRT/Mercedes-AMG GT2	144 Runden
2. (42.)	#222	Grenier/Thilenius/Härtling/Wiskirchen	Schnitzelalm/Mercedes-AMG GT2	- 3 Runden
SP 3T (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (40.)	#110	Asari/Wasel/Partl/Cartery	Max Kruse/VW Golf GTI DSG TCR	141 Runden
2. (83.)	#109	Waschkau/Hallmanns/Muggianu/Haugg	MSC Sinzig/Audi TTs	- 45 Runden
3. (88.)	#108	R. Jodexnis/Kluge/Primke	Sharky/VW Golf GTI DSG TCR	- 57 Runden
AT (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (41.)	#420	Beckwermert/Pflanz/Sprungmann/Ramshorst	Fourmotors/Porsche 718 Cayman GT4 CS	141 Runden
2. (43.)	#336	„Smudo“/Bollerslev/Kiefer/von Löwis	Fourmotors/Porsche 911 GT3 Cup (991)	+ 1.31,292 min
3. (46.)	#226	B. Griesemann/G. Griesemann/v. d. Laden/Adorf	Griesemann by TR/Toyota Supra GT4 Evo	- 3 Runden
M240i (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (45.)	#246	Markert/Steinberg/Fübrich/Kruse	Adrenalin/BMW M240i Racing Cup	138 Runden
2. (47.)	#243	Wenisch/Marino/Büsker/Albers	Adrenalin/BMW M240i Racing Cup	- 2 Runden
3. (54.)	#247	Kraus/Luft/Klemund/Ramirez	Adrenalin/BMW M240i Racing Cup	- 7 Runden
V6 (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (49.)	#396	Büllesbach/Schettler/Arimón/Nett	Adrenalin/Porsche Cayman S	136 Runden
2. (58.)	#561	Ackermann/Kleeschulte/Gachot/Jahn	rent2Drive/Porsche Cayman GTS	- 7 Runden
3. (59.)	#91	Köppen/Rings/Pydys	N.N./Porsche 911 Carrera	- 10 Runden
SP 8T (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (50.)	#82	He/Wong/Yan	Giti by WS/BMW M4 GT4	135 Runden
2. (81.)	#81	C. Martin/Wohlwend/Mann/Visser	Giti by WS/BMW M4 GT4	- 30 Runden
VT2H (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (51.)	#330	Zils/Sandberg/Leisen/Erlbacher	Adrenalin/BMW 330i	135 Runden
2. (62.)	#331	Faßbender/Lüthi/Winkler/Jühlen	Adrenalin/BMW 330i	- 11 Runden
3. (65.)	#522	Ooms/Theiß/Leukers/Simon	SRS Sorg/BMW 330i	- 11 Runden
V5 (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (53.)	#444	U. Korn/T. Korn/D. Korn/Jo. Nett	Adrenalin/Porsche Cayman CM12	132 Runden
2. (64.)	#551	Ruhrmann/Weber/Schulz/Nikolaus	Schmickler/Porsche Cayman CM12	- 8 Runden
VT3 (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (56.)	#300	Vazquez/Held/Trinius/Ullström	Mathol/Porsche Cayman S CB12	130 Runden
SP 3 (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (60.)	#119	Smittach./Charoens./Hortongk./Kulapalanont	TGR Thailand/Toyota Corolla Altis	126 Runden
2. (61.)	#120	Supaphongs/Jian Hong/Kawamura/Vasuratna	TGR Thailand/Toyota Corolla Altis	- 1 Runde
3. (74.)	#121	Hass/Strycek/Schulten	N.N./Opel Manta	- 9 Runden
V4 (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (63.)	#542	Berghult/Lyons/Bauer/ter Haar	N.N./BMW 325i	124 Runden
2. (73.)	#541	Müller/Romboy/Hausmeier/Unland	Eifelkind/BMW 325i	- 7 Runden
– –	#540	Huber/Sagmeister/Frisse/Knötschke	QTQ/BMW 328i L	- 51 Runden (DNF)
VT2F (Ges.)	**Nr.**	**Fahrer**	**Team/Fahrzeug**	**Distanz/Rückstand**
1. (68.)	#527	Willhardt/Bohrer/Holthaus/Overbeck	Hyundai Driv. Exp./Hyundai i30 N Fastback	123 Runden
2. (76.)	#126	Cooper/Kragenings/Mönch/Sauerbrei	Bulldogg/Mini JCW	- 9 Runden
3. (79.)	#84	Schmidt/Sidorenko/Hinzer/Kry	Giti Tire/VW Scirocco	- 14 Runden

SB-MEDIEN

Cup3: Grosse/Grütter/Eichenberg

SB-MEDIEN

Bestes V-Auto: Adrenalin-Cayman

24H-RENNEN

VT2-Front-Gewinner: Hyundai i30

2023 starteten beim 24h-Rennen in 20 Klassen insgesamt 131 Autos. Von diesen wurden 88 gewertet. Im vergangenen Jahr nahmen noch 135 Fahrzeuge an dem Klassiker teil.

24H-RENNEN

SP-4T-Sieger: Smyrlis-Cayman

SB-MEDIEN

SP-6-Sieger: Der Hofor-M3 GTR

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Aus den Klassen: SP 10 (SRO GT4)

BMW bezwingt starke Toyotas

Die mit 16 Autos stark besetzte GT4-Klasse sah einen Kampf zwischen FK Performance (BMW) und zwei Toyota-Teams. Die Erstgenannten setzten sich letztlich durch.

Von: **Michael Bräutigam**

BRFOTO

Nicht fehlerfrei, aber am Ende mit dem Extra-Quäntchen Glück: Die GT4-Sieger von FK Performance

Zu Beginn des Rennens schien Ring Racing mit seinem besser besetzten Toyota der größte Herausforderer der FK-Mannschaft zu werden. Der Supra GT4 von Andreas Gülden, Lance David Arnold, Michael Tischner und Takayuki Kinoshita hielt mit den FK-Autos mit, obwohl der BMW tagsüber besser funktionierte.

Nach mehreren kleineren Zwischenfällen fiel der vermeintlich stärkste Herausforderer jedoch nach und nach zurück, am Ende holte man immerhin noch P5.

Das KCMG-Auto mit Josh Burdon, Edoardo Liberati und Martin Rump schien nach einer frühen Kollision und zwei Minuten Zeitverlust schon raus, konnte zum Abend aber wieder an die Spitze fahren und fuhr in der Nacht die schnellsten Zeiten.

„Als es wärmer wurde, haben wir wieder Pace verloren, da war BMW einfach stärker“, sagte Liberati. Zu allem Überfluss gab es dann auch noch einen Reifenschaden. „Wir wären näher dran gewesen, aber auch ohne Reifenschaden hätten wir sie nicht geschlagen“, gestand der Italiener. So war der FK-BMW mit der Nummer 86 nicht mehr zu stoppen. Am Ende hatte er eine Runde Vorsprung vor dem härtesten Klassengegner, nachdem auch das Schwesterauto #87 im Rennverlauf Federn lassen musste.

Das siegreiche Fahrer-Quartett bestehend aus Miklas Born, Christian Konnerth sowie den amtierenden Meistern und Rookie-Meistern des BMW M2 Cups, Maxime Oosten und Lorenz Stegmann, erlebte ebenfalls kein ganz reibungsloses Rennen. „Wir hatten ein bisschen mehr Glück als die anderen“, sagte Born. „Wir waren zweimal an der Streckenbegrenzung, zum Glück nichts Großes. Aber in der Nacht hatten wir echt zu kämpfen“, so der Schweizer, der sich zudem über Gesamtrang 20 freute. ■

Aus den Klassen: Porsche-Cup-Klassen

Einmal eng, einmal dominant

Die Porsche-Klassen Cup 2 und Cup 3 waren mit neun bzw. zehn Startern stark besetzt. Trotzdem entwickelten sich ganz unterschiedliche Rennen.

Von: **Michael Bräutigam**

BRFOTO

Vorjahressieg wiederholt: Karsten Krämers Team gewann erneut die Cup 2

Die Sieger der größeren Markenpokal-Klasse (Porsche 911 GT3 Cup) mussten am Ende noch mal zittern: Schlussfahrer Christopher Brück im Elfer von KKrämer Racing hatte das Auto nach der Zieldurchfahrt aus gesundheitlichen Gründen abgestellt. Dieses wurde in den Parc fermé geschleppt, wodurch es eine Untersuchung gab. Die Sportkommissare kamen jedoch zu dem Ergebnis, dass keine unerlaubten Arbeiten möglich gewesen seien, und so hatte das Ergebnis Bestand.

Das Auto von Brück, Teamchef Karsten Krämer, Alexey Veremenko und Pseudonym-Fahrer „SELV“ schlug nicht nur das stark besetzte Schwesterauto, sondern auch die Konkurrenz von Mühlner Motorsport. Zwei kleine Zwischenfälle – eine Zeitstrafe und ein Problem beim Boxenstopp – kosteten rund eine Minute, am Ende jubelte man aber trotzdem. Auf dem 17. Gesamtrang war man außerdem bestes Nicht-SP9-Auto.

Sorg ganz ohne Sorgen

Ein völlig perfektes Rennen erlebten dagegen Patrik Grütter, Fabio Grosse und Heiko Eichenberg in der Cayman-Cup-Klasse. Grosse holte mit acht (!) Sekunden Vorsprung die Klassen-Pole, im Rennen blieb man ohne einen einzigen Kratzer und darüber hinaus straffrei. Damit landete der von Sorg Rennsport eingesetzte 718 auf einem starken 25. Gesamtrang – und hatte im Ziel fast drei Runden Vorsprung auf den ersten Verfolger.

„Da hat jede Runde gesessen, ich bin mega stolz. Das Team hat einen super Job gemacht“, freute sich Grosse. Bei seinem fünften 24h-Start war es für ihn, der auch beim Classic-Rennen aufgeigte, der fünfte Klassenerfolg. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Aus den Klassen: TCR & SP 3T

Hyundai-Hattrick

Bei den reinrassigen Tourenwagen mit Zweiliter-Turbomotoren fanden sich in zwei Klassen insgesamt neun Autos ein. Am Ende gewann erneut Hyundai.

Von: **Michael Bräutigam**

Die koreanische Marke feierte zehnjähriges Jubiläum beim Eifel-Marathon und hatte sich entsprechend den dritten Sieg in Folge vorgenommen. Nach dem Rückzug des Scherer-Audi noch vor dem Wochenende war einer der härtesten Gegner weg. Und auch der Scherer-Cupra war nur streckenweise schnell, dazu kamen sporadische Technikprobleme.

Die Hyundai hatten deshalb in der TCR-Klasse leichtes Spiel: Die von Target Racing eingesetzten Werksautos fuhren am Ende einen souveränen Doppelsieg ein. Beim Siegerfahrzeug von Marc Basseng, Manuel Lauck und WTCR-Champion Mikel Azcona konnte man sich sogar noch einen Sicherheits-Stopp zum Wechsel der Antriebswellen leisten, vom Speed lag man nur knapp hinter der GT4-Spitzengruppe. Ein Reifenschaden und ein Abflug kurz vor Schluss kosteten weitere Zeit, sodass die US-Teamkollegen zum Schluss noch mal relativ nah herankamen.

In der SP-3T-Klasse starteten diesmal nur drei Autos: zwei VW Golf TCR und ein Audi TTS. Weil nur der Golf von Max Kruse Racing (Emir Asari, Matthias Wasel, Max Partl, Benjamin Cartery) halbwegs problemlos durchkam, war auch dessen Sieg nie gefährdet. Moral zeigte das Team Sharky-Racing, deren Golf am Donnerstag abbrannte und nach Neuaufbau trotzdem mitfuhr. ■

BRFOTO

Trotz Sicherheitsstopp und kleinerer Probleme: Hyundai siegte ungefährdet

Aus den Klassen: V6 & VT2

Routinierte Sieger

In den Produktionswagenklassen setzte sich die Erfahrung durch. Das beste V-Auto landete auf dem 49. Gesamtrang.

Von: **Michael Bräutigam**

Besetzt war der Adrenalin-Porsche Cayman aus der Klasse V6 mit Christian Büllesbach, Jürgen Nett, Andreas Schettler und Carlos Arimón – allesamt gestandene Nordschleifen-Profis. Dieses Attribut trifft auch auf Daniel Zils, Oskar Sandberg, Philipp Leisen und Jacob Erlbacher zu, die in der Klasse der VT2-Hecktriebler und Allradler eine dominante Vorstellung zeigten. Trotz deutlich weniger Leistung liefen sie in ihrem BMW 330i nur rund fünfeinhalb Minuten hinter den Teamkollegen ein, mit gleicher Rundenzahl und auf dem 51. Gesamtrang.

„Wir haben unseren Plan durchgezogen und uns nur auf uns fokussiert“, sagte Sandberg nach dem erneuten Klassensieg. Über weite Strecken des Rennens war auch der beste der insgesamt zehn VT2-Fronttriebler nicht weit von den Hecktrieblern weg.

Michael Bohrer, Gerrit Holthaus, Tobias Overbeck und Marcus Willhardt (Hyundai i30 N Fastback) hatten in ihrer Klasse aber irgendwann einen Mega-Vorsprung von 17 (!) Runden, sodass man lieber die Technik schonte und das Auto für rund eine Stunde in der Box abstellte.

Das konnte man sich deshalb leisten, weil die Gegner nach und nach eigene und fremdverschuldete Missgeschicke ereilten – darunter auch die Teamkollegen. ■

BRFOTO

VT2-Heck-Sieger und Gesamtrang 51: Der BMW 330i von Adrenalin

NACHRICHTEN

AT: ENGER KAMPF IN DER ALTERNATIVEN KLASSE

Mit drei von Shell Blue Gasoline befeuerten Porsche des Fourmotors-Teams sowie dem Griesemann-Toyota mit einem 100-prozentigen E-Fuel war die Klasse der alternativen Kraftstoffe diesmal gut besetzt. Weil keiner ohne Probleme durchkam, ging es am Ende dann sogar auch im Ergebnis recht knapp zu. Letztlich gewann der neuere der beiden Cayman (Beckwermert/Pflanz/Sprungmann/Van Ramshorst) vor dem 911 und dem Supra GT4.

SP3: TOYOTA VOR DEN PUBLIKUMSLIEBLINGEN

Das Toyota Team Thailand zählt zwar mittlerweile zu den Fan-Lieblingen, an den Kultstatus des Opel Manta oder Dacia Logan kommen sie aber noch nicht heran. Dafür hatte man auf der Strecke die Oberhand: Mit einem Doppelsieg triumphierte man einmal mehr in der Eifel. Der Manta hatte kein problemloses 24h-Comeback, unter anderem musste einmal die komplette Hinterachse getauscht werden. Für den Dacia kam es noch härter: Er wurde in der Nacht von einem GT3-Porsche abgeschossen und kann laut Teaminfo nicht wieder aufgebaut werden.

SP-X: NUR ZWEI AUTOS

Zwei Mercedes-AMG GT2 bildeten diesmal die SP-X-Klasse. Am Ende gewann trotz eines heftigen Leitplankenkontakts das HRT-Auto. Die Gegner von Schnitzelalm litten unter anderem unter einer geplatzten Ölleitung.

CLASSIC-RENNEN: ALTES BLECH UND PORSCHE-SIEG

Nach dem Mercedes-„Ausreißer“ im Vorjahr konnte diesmal wieder eine Porsche-Fahrerbesetzung den Sieg beim 24h-Classic-Rennen feiern. Das 3h-Rennen im Vorfeld der 24 Stunden ging an Björn und Georg Griesemann im Kümmerling-911 – vor Vorjahressieger Ralf Schall.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

24h-Rennen am Nürburgring: Wo steht das 24h-Rennen – und wo geht die Reise hin?

24h: Stabil auf hohem Niveau

Die politisch verordnete Autofeindlichkeit zeigt auf dem Nürburgring keine Wirkung: Trotz Corona, Inflation und Energiekrise pilgerten fast eine Viertelmillion Fans zum 24h-Rennen auf dem Nürburgring – übrigens überwiegend junge Menschen. Die Veranstalter haben einen Plan, wie sie die Zukunft gestalten wollen.

Von: **Marcus Schurig**

ADAC

Das größte Pfund des 24h-Rennens ist die ungebrochene Treue der Fans

Die Krise großer Events beginnt meist mit sinkenden Zuschauerzahlen. Nicht so beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring: Der positive Zuschauertrend aus der Vor-Corona-Zeit wurde jetzt zum zweiten Mal in Folge mit über 235 000 Besuchern bestätigt. Etwas gegenläufig ist der Trend bei den Starterzahlen: 2023 traten gerade mal 131 Autos an. Doch man muss differenzieren: Erstens haben die Zuschauer den Event trotz der tendenziell sinkenden Starterzahlen nicht abgestraft. Zweitens ist die Qualität an der Spitze und in der Breite weiter hoch. Der Sieg von Ferrari wird die internationale Attraktivität weiter erhöhen. In Gesprächen mit Zuschauern stellte sich zudem heraus, dass das Rahmenprogramm mit 24h Classic, Tourenwagen-Legenden oder Falken-Drift-Show für die Besucher mindestens so wichtig ist wie der Haupt-Act 24h-Rennen.

Was die Starterzahlen betrifft, bleibt man beim Ausrichter ADAC Nordrhein zuversichtlich: Unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen wertet man die 136 Nennungen als Erfolg. In internen Meetings hat man den Herstellern erklärt, dass die zukünftige Kapazitätsgrenze bei etwas über 150 Autos liegt. Mehr Teams kann man im Fahrerlager und in den Boxen nicht unterbringen. Die Zeiten mit 200 Startern und acht Autos pro Box sind lange vorbei. Der GT3-Spitzenpulk ist mit über 30 Startern kerngesund und könnte vielleicht tendenziell noch wachsen, weil neue GT3-Hersteller wie Corvette, Ford und Toyota ihre neuen Autos an den Ring bringen könnten. Gleichzeitig wird man 2024 die Pforten für die GT2-Autos mit einer separaten Klasse öffnen.

Sorgen muss man sich im Moment nur um die kleinen und günstigen Fahrzeugklassen machen. Aus diesem Grund hat der ADAC Nordrhein angeregt, die Einstiegshürden für neue Kunden zu senken, übrigens in Zusammenarbeit mit der NLS. Hier steht auch das Thema Permit auf der Agenda, die den Zugang zum Nordschleifensport stark verteuert und verkompliziert hat.

Auch wirtschaftlich steht der Event auf stabilen Beinen: Zwar endet der Vertrag mit Hauptsponsor TotalEnergies Ende 2023, doch die Verhandlungen mit einem neuen Top-Partner laufen bereits. ■

GT3-Klasse am Nürburgring: Ein Blick in die GT3-Zukunft

GT3: Silberstreifen & Sorgen

Die GT3-Topklasse hat beim 24h-Rennen 2023 wieder mit packendem Sport und einem Überraschungssieg überzeugt. Mit Corvette, Ford und Toyota könnten bis 2025 drei neue GT3-Hersteller dazukommen, allerdings ist die Zukunft bei Audi weiter ungeklärt.

Von: **Marcus Schurig**

Ben Johnson gab sich aufgeräumt: Man betreibe nur Fact Finding und wolle mit ein paar Teams reden. No further comment. Der Technikdirektor von Corvette-Partner Pratt&Miller reiste direkt vom IMSA-Rennen in Laguna Seca an den Nürburgring, um Möglichkeiten für einen Einsatz der neuen GT3-Corvette auszuloten. Es ist ein offenes Geheimnis, dass Corvette beim 24h-Rennen am Nürburgring antreten will, womöglich sogar schon im nächsten Jahr, offen ist nur das Einsatzteam. Dem zweiten amerikanischen GT3-Einsteiger Ford werden ähnliche Gelüste nachgesagt, auch Toyota wäre ab 2025 mit einem neuentwickelten GT3-Auto ein 24h-Kandidat.

Das sind schöne Perspektiven für die Nordschleifen-Fans, es gibt aber auch Sorgenkinder: Die Zukunft der GT3-Kundensportabteilung bei Audi ist weiter ungeklärt. Von der Einstellung aller Aktivitäten zum Ende dieser Saison über ein letztes Gnadenjahr 2024 bis zu einem R8-Nachfolger in Kleinserie auf Basis des Lamborghini-Huracán-Nachfolgers wurde alles durchdacht, nur entschieden wurde halt noch nichts. Die Entscheidung wird ganz oben getroffen, und da genießen der F1-Einstieg ab 2026 und vor allem das vermaledeite Dakar-Projekt unverständlicherweise mehr Zuneigung als der GT-Sport, der Erfolge in Serie produziert. Während Porsche und BMW ihre GT3-Pakete neu sortiert haben, gibt es auch Fragezeichen hinter Mercedes, wo eine Entscheidung zum intern C192 genannten Nachfolger des AMG GT3 aussteht.

Ein GT3-Modell auf Basis der Coupé-Version des SL 63 ist denkbar, aber aufgrund der technischen Voraussetzungen nur schwierig umzusetzen. Im Gegensatz zu Audi gibt es bei Mercedes immerhin den klar bekundeten Willen, im GT-Sport weiterzumachen. ■

ADAC

Letzte Ausfahrt Nürburgring? Wie geht es bei Audi Sport in Zukunft weiter?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM / 24h Le Mans: Details zur neuen Wasserstoff-Topklasse

H2-Klasse mit bis zu drei Herstellern?

Im Juni wird der Le-Mans-Ausrichter ACO die Einführung einer neuen Topklasse mit Wasserstoffantrieb bekannt geben, die zusammen mit den LMH- und LMDh-Autos ab 2026 um Siege und Titel in der Sportwagen-WM und in Le Mans kämpfen soll. Drei Hersteller zeigen Interesse.

Von: **Marcus Schurig, Thibaut Villemant**

Der ACO will die Ankündigung als große Überraschung lancieren, doch die Gerüchte um die Einführung einer dritten Topklasse für Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb geistern seit September 2022 herum. Angestoßen wurde die Idee von Toyota, die in der Topklasse den nächsten Technologie-Schritt einläuten wollen, um das Engagement in der Sportwagen-WM für die Zukunft abzusichern.

AVL

H2-Verbrenner (im Bild: AVL-Motor) fahren ab 2026 in Le Mans

Mittlerweile sitzen auch Alpine/Renault am Tisch, dazu haben Bosch und Ligier ein Wasserstoff-Projekt für Le Mans publik gemacht. Ursprünglich hatte auch Hyundai starkes Interesse, das aber inzwischen abgekühlt ist.

Am Nürburgring bestätigte ein hochrangiger Hyundai-Ingenieur, dass das Projekt aber noch nicht vom Tisch sei. Allerdings wird ein mögliches Commitment dadurch erschwert, dass das neue Regelwerk primär auf Autos zugeschnitten sein wird, die einen Verbrennungsmotor mit Wasserstoffantrieb verwenden. Hyundai ist aktuell der einzige Hersteller, der ein Auto mit Wasserstoff und Brennstoffzelle favorisiert.

Die drei interessierten Hersteller verhandeln gerade mögliche Eckpunkte: Durch den Wasserstofftank werden neue und längere Chassis erforderlich, die 200 Kilo mehr wiegen als die LMH- und LMDh-Wagen. Dazu dauert das Nachtanken angeblich drei Minuten. Obendrein ist der Kühlbedarf drei- bis viermal höher als bei den LMH-/LMDh-Wagen, weshalb der Einsatz von beweglichen Aero-Elementen und aktiven Aufhängungen debattiert wird. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

HYUNDAI MIT DEMAISON

Hyundai Motorsport wird in den nächsten Tagen die Verpflichtung des ehemaligen VW Motorsport-Ingenieurs François-Xavier Demaison bekannt geben. Demaison soll sich um das Kernprogramm von Hyundai Motorsport in der Rallye-WM kümmern, dazu wird ein zweites starkes Standbein gesucht, das auf alternative Antriebe setzt. Nachdem die Formel-1-Option offenbar geplatzt ist (siehe auch News links), stehen nun die neue Wasserstoff-Topklasse in der Sportwagen-WM oder ein Einstieg in die Formel E als Optionen zur Verfügung. Auch bei diesen beiden Themen soll François-Xavier Demaison stark involviert werden.

PLATTFORM-BOP FÜR LE MANS

Mehrere Quellen aus Frankreich bestätigen, dass es vor Le Mans eine Anpassung der Plattform-BOP in der Topklasse geben wird, wo LMH- (WEC) und LMDh-Fahrzeuge (IMSA) gleichberechtigt um Siege und Titel kämpfen sollen. Bisher schafften die amerikanischen LMDh-Wagen in drei WEC-Rennen nur einen Podestplatz. Als Referenzpunkt für die BOP wird die Cadillac-Performance herangezogen, da Porsche langsamer ist. Eine Anpassung bei der Leistung soll es nach unseren Quellen nicht geben, stattdessen wird eine marginale Gewichtsänderung erwogen im Bereich von 20 Kilo. Bei der Umsetzung gibt es drei Optionen: mehr Gewicht für die LMH, weniger Gewicht für die LMDh – oder ein 50:50-Split der BOP-Maßnahme über beide Fahrzeuggruppen.

PEUGEOT: LMH-UPDATE?

Wie mehrfach in MSa angedeutet, denkt man bei Peugeot Sport intensiv über ein Update für den LMH-Rennwagen 9X8 für die Saison 2024 nach. Angeblich werden zwei Lösungsansätze debattiert: ein Joker-Update auf Basis des aktuellen Chassis unter Beibehaltung des Powertrains mit kleinem V6-Motor. Auch bei dieser „kleinen" Lösung könnte die Verwendung eines Heckflügels umgesetzt werden, denn offenbar sorgt der fehlende Heckspoiler eben nicht für einen niedrigen Luftwiderstand, was die hartnäckigen Topspeed-Probleme bei Peugeot erklärt. Die „große" Lösung würde auch ein Update beim Powertrain mit mehr Hubvolumen, neuem Getriebe sowie den breiteren Hinterreifen aus der IMSA-Serie umfassen.

MOTORSPORT IMAGES

WEC MIT GT3-REIFENTESTS

Goodyear hat mittlerweile die Erprobung des GT3-Einheitsreifens für die WEC und Le Mans 2024 gestartet. Den Teams wird nur eine Mischung zur Verfügung stehen, Heizdecken sind verboten, dazu müssen die Reifen auf normalen Rennstrecken mindestens Doppelstints schaffen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich sollte nun auch mal liefern“

Mit seinen 26 Jahren ist Pierre-Louis Loubet nach Kalle Rovanperä der zweitjüngste Werkspilot in einem Rally1-Auto. Im MSa-Interview spricht der Korse über seinen Aufstieg, alte und neue M-Sport-Kollegen und was er schleunigst besser machen muss.

Von: **Reiner Kuhn**

ROESELER

Zur Rallye Portugal haben Sie eine besondere Verbindung. Wie kommt’s?
Das ist eher Zufall. Ich lebe in Porto-Vecchio auf Korsika und bin 2015 nach nur einer Asphaltrallye in Frankreich gleich in Portugal gestartet und wohl auch mit etwas Glück Zweiter in der Junior-WM geworden. Ich bin nirgends öfter gestartet und mag Schotterpisten. Je schneller, desto besser. Dass mein Vater in Portugal 1988 in einem Lancia Delta Dritter wurde, spornt mich dort zusätzlich an.

Da passte die Bestzeit auf der ersten Wertungsprüfung doch perfekt ins Bild, oder?
Um ehrlich zu sein, war ich selbst überrascht. Ich hatte eine gute Startposition und war nahezu fehlerfrei unterwegs, dachte aber, dass ein anderer schneller sein würde. Auch im zweiten Durchgang hat es gut gepasst. Lappi hat allerdings richtig einen rausgehauen. Mein Speed in Portugal spricht auch für den Ford Puma. Der scheint auf losem Untergrund besser zu funktionieren als auf Asphalt. Vielleicht passt das Schotter-Setup aber auch einfach nur besser zu meinem Fahrstil.

Wie würden Sie Ihren bisherigen Saisonverlauf zusammenfassen?
Es war klar, dass die ersten drei Rallyes schwierig würden, weil ich dort wenig bis keine Erfahrung hatte. Auch deshalb war ich mit meinem Speed zufrieden, egal ob bei der Monte, in Schweden oder Mexiko. Leider habe ich noch zu viele Fehler gemacht. Das muss ich dringend abstellen. Bei meinem Allrad-Debüt in Schweden war ich sehr konstant unterwegs,

> „Ich hatte noch keinen großen Abflug, nur diese kleinen Dinger, die einem dann alles kaputtmachen.“
>
> Pierre-Louis Loubet

habe auch mal eine zweitschnellste Zeit gefahren und wurde Sechster. Mehr wäre aber auch ohne die technischen Probleme am Schluss nicht drin gewesen. Der Abstand war da schon zu groß. Um weiter nach vorne zu kommen, muss ich cleverer fahren und dumme Fehler vermeiden.

Sprechen Sie darüber auch mit Ihren Teamkollegen?
Mit denen spreche ich eher über das Auto und das Setup. Da der Séb (Loeb) und ich einen ähnlichen Fahrstil haben, tauschen wir uns viel aus und haben ab und an neue Einstellungen für den anderen probiert. Aber auch Ott (Tänak) ist sehr offen. Allerdings bevorzugt er ein viel loseres Heck und damit eine andere Grundabstimmung. Von ihm kann ich aber anders abschauen.

Jetzt sind wir gespannt.
Egal, mit welchen technischen Problemen er kämpft: Ott ist vorne dabei, oder holt, wie in Mexiko, noch wertvolle Punkte. Er ist ja nicht WM-Zweiter, weil er in Schweden gewonnen hat, sondern weil er immer gut gepunktet hat. Das ist aktuell vielleicht der größte Unterschied zwischen einem Top-Piloten und mir. Vergessen wir die zwei verlorenen Jahre im privaten Hyundai. Ich denke, im Puma habe ich gezeigt, dass ich schnell bin. Aber so schön es ist, dass ich nach zwei Bestzeiten in Griechenland 2022 zwischenzeitlich führte oder nun in Portugal: Wichtiger wäre, nun mal ein richtig gutes Ergebnis abzuliefern. Das geht aber nur ohne meine unnötigen Fehler.

ROESELER

Auf Schotter (noch) deutlich schneller: Loubet und der Ford Puma Rally1

Was muss sich ändern?
Ich muss mich mehr konzentrieren und weniger nachdenken. In selektiven Passagen denke ich manchmal noch an die letzte Kurve und ob der Speed und die Linie passten, statt mich voll auf die nächste Ecke zu konzentrieren, und bleibe dann prompt irgendwo hängen. Dazu passt, dass ich mit spektakulären Unfällen in meiner bisherigen Karriere nicht dienen kann, wohl auch, weil ich mir die gar nicht hätte leisten können. Statt einem großen Fahrfehler oder Abflug habe ich mir immer nur diese kleinen Dinger geleistet, die einem dann alles kaputtmachen. Wenn ich das in den Griff bekomme, werden wir bald auch mal auf dem Podium stehen.

Vielleicht schon in Sardinien?
Natürlich hoffe ich das, es wäre so wichtig. Vielleicht hilft es ja, dass für die offiziellen Pirelli-Tests nach Toyota vor Kroatien nun M-Sport ausgewählt wurde. Auch wenn es andere Reifen und Strecken sind, ist es wertvolle Zeit hinterm Lenkrad, die mir hilft, mich auf die bevorstehende Aufgabe einzustellen. Drück mir die Daumen! ■

Pierre-Louis Loubet

Geburtstag: 18. Februar 1997
Geburtsort: Bastia (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
2015: Erste Rallye und erster von 58 WM-Starts
2019: WRC2-Champion
2020: WRC-Debüt (Hyundai)
2021: WM-18. (privater Hyundai)
seit 2022: M-Sport Ford

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

In der Formel 1 ist „FX“ Demaison bis zum August gesperrt, für andere Serien aber frei

WILLIAMSF1

Rallye-WM

Hyundai holt Technikchef

Die von Hyundai-Teamchef Cyril Abiteboul Anfang April in MSa angesprochene Umstrukturierung beginnt mit einem neuen Technikchef. Erste Wahl sei Ex-WilliamsF1- und VW-Mann François-Xavier Demaison.

Von: **Reiner Kuhn**

Ein Blick auf die WM-Tabelle zeigt die aktuelle Misere von Hyundai auf. In der Hersteller-Wertung ist Toyota klar vorne. Bei den Fahrern liegt Thierry Neuville als bester Hyundai-Pilot hinter Rovanperä, Tänak, Ogier und Evans nur auf Rang 5. Hinzu kommt: Anders als Toyota und M-Sport Ford konnte die Hyundai-Riege in dieser Saison noch keinen WM-Lauf gewinnen.

„Die Strukturen in einem Team sind mitentscheidend über den Erfolg.“ Das war eine der Kernaussagen von Hyundai-Teamchef Cyril Abiteboul im exklusiven MSa-Interview am Rande der Rallye Mexiko, in dem der 45-Jährige baldige Veränderungen ankündigte. Noch vor der Abreise zur Rallye Sardinien soll es so weit sein und Abiteboul wieder einen Technischen Direktor installieren. Erste Wahl sei sein französischer Landsmann François-Xavier Demaison. Eine naheliegende Lösung. Zum einen kennt man sich aus der Königsklasse, in welcher der 54-Jährige von März 2021 bis Dezember 2022 als Technischer Direktor bei WilliamsF1 arbeitete, zum anderen kennt Demaison die Rallye-WM aus dem Effeff. Über Peugeot, Subaru und Citroën führte sein Weg zu Volkswagen Motorsport, wo er als Technikchef den erfolgreichen Polo R WRC entwickelte und nach den Kundensportmodellen Polo R5 und Golf TCR auch den I.D.-R-Elektro-Rennwagen verantwortete.

Letzteres macht Demaisons Hyundai-Anstellung besonders interessant. Denn zum einen soll sowohl der für die Motoren und den Antrieb verantwortliche Ex-Teamchef Julien Moncet als auch der 2021 als technischer Berater für den i20 Rally1 verpflichtete Christian Louriaux an Bord bleiben. Dazu passt ins Bild, dass sich Abiteboul beim letzten Formel-E-Rennen interessiert umschaute und Hyundai sich von der dahinsiechenden eTCR verabschieden will. ■

Rallye-WM

Fafe nur noch in der WM?

Im Rahmen der Rallye Portugal wurde nicht nur der Vertrag für den WM-Lauf verlängert, sondern auch die portugiesische EM-Runde im Vorfeld angezählt.

Bei der Vertragsverlängerung zwischen dem portugiesischen Automobilclub und dem WM-Promoter wurden auch Verbesserungen der Rallye Portugal besprochen.

„Zum einen wollen wir mehr Menschen zum Servicepark locken. Dafür sollen die Teams diesen nicht nur morgens und abends ansteuern, sondern auch neue Aktivitäten für mehr Attraktivität und Interaktionen mit den Fans sorgen“, verrät Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen zuständig.

Mindestens ebenso wichtig: „Wir sind uns einig, dass es im Vorfeld auf den gleichen Strecken keinen EM-Lauf mehr geben wird“, so Organisationsleiter Carlos Barbosa. „Die EM-Veranstalter scheinen einfach nicht in der Lage oder willens, die Strecken ordentlich zu präparieren.“ ■ RK

ROESELER

Weniger Autos, bessere Pisten: In Portugal hat der WM-Lauf künftig Vorrang

Formula Drift Japan

Rovanperä geht quer

Nur eine Woche nach dem Sieg in Portugal ist Weltmeister Rovanperä erneut obenauf und gewinnt beim Drift-Debüt in Japan.

Eigentlich sollte Kalle Rovanperä beim zweiten Lauf zur japanischen Formula Drift in Tokio nur als Stargast den neuen Toyota GR Corolla präsentieren. Doch der 22-jährige Finne gewann in der speziell aufgebauten Driftmaschine nicht nur das Qualifying am Samstag, sondern setzte sich im Finale am Sonntag auch gegen Masanori Kohashi (Toyota GR Supra) durch, weil dieser in der ersten Kurve die „Clipping-Punkte“ abräumte und durch den Dreck driftete.

„Einfach großartig. Damit hätte ich echt nicht gerechnet“, jubelte der Rallye-Weltmeister und freut sich nach seinem Japan-Debüt auf seine Starts in den europäischen Drift Masters. Los geht es direkt nach der Rallye Sardinien in Schweden. Auch beim deutschen EM-Lauf in Gräfenhainichen bei Wittenberg in Sachsen-Anhalt will Rovanperä im August mitdriften. ■ RK

RED BULL

Doppelter Premierensieg: Rovanperä beim Japan-Debüt im neuen Corolla

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Überflieger: Sieger Martins Sesks war auf acht der 16 Prüfungen Schnellster

NICO MAYER

Youngster schlägt Routinier

Von wegen Vielkampf. Auf polnischem Schotter machten Hayden Paddon und Martins Sesks den Sieg unter sich aus – mit dem besseren Ende für den lettischen Youngster. Den Auftakt der EM-Junioren dominierte Ola Nore, die Deutschen Timo Schulz und Rene Noller zahlten Lehrgeld.

Von: **Reiner Kuhn**

Beim dritten EM-Lauf wurden die Karten neu gemischt. Zum einen wechselte die kontinentale Topliga von den selektiven Asphaltstraßen der Kanaren auf schnelle und mitunter extrem zerfurchte Schotterpisten. Zum anderen kennen die Routiniers Hayden Paddon (Hyundai) und Mads Östberg (Citroën) die kernigen Strecken rund um Mikolajki noch aus ihren WM-Zeiten. Doch während der Tabellenführer aus Neuseeland vom Start weg ganz vorne mitbalgte, verlor Östberg früh den Anschluss und musste sich mit dem Sieg auf der finalen Powerstage und Platz 4 (+ 1,12 min) zufriedengeben.

Andere schafften es nicht einmal ins Ziel. Die lange Ausfallliste eröffnete ausgerechnet der Vorjahres-Zweite Tom Kristensson, der seinem Citroën C2 Rally2 früh mit defekter Lenkung abstellen musste (WP 3). Besser lief es für Vorjahressieger Miko Marczyk (Skoda), der die erste Bestzeit markierte und in der Folge als Einziger der insgesamt 28 Akteure mit einem Rally2-Turboallradler dem davonstürmenden Duo aus dem erfahrenen Paddon und dem aufstrebenden Martins Sesks folgen konnte. Mehr aber auch nicht.

Der 23-jährige Lette und der 13 Jahre ältere Neuseeländer fuhren in einer eigenen Liga und waren auf allen acht Samstagsprüfungen die Schnellsten. Lohn der Mühe: Der Skoda-Youngster startete mit 8,2 Sekunden Vorsprung auf Paddon in die finale Tagesetappe. Auf der ersten Prüfung konnte der Ex-Werkspilot mit viel Einsatz und Bestzeit noch einmal acht Zehntel näher kommen, musste dann aber zusehen, wie sich Sesks mit vier Bestzeiten in Folge absetzte. Ergo konzentrierte sich der Routinier darauf, die EM-Führung mit einer weiteren Topplatzierung auszubauen und gab sich mit Rang 2 (+ 39,6 sec) zufrieden.

Dem Dritten Marczyk fehlten als Best-of-the-Rest schon über eine Minute auf Sieger Sesks. Hinter Östberg (Citroën) kamen die Skoda-Markengefährten Mikko Heikkilä und Mathieu Franceschi auf die Plätze 5 und 6. Wie schon auf dem Kanaren waren die Fahrzeuge der drei Erstplatzierten mit drei verschiedenen Reifenmarken bestückt. Nach Pirelli und Michelin setzte der Sieger diesmal auf MRF Pneus.

Licht und Schatten

Turbulent verlief der erste von sechs EM-Läufen der insgesamt 16 Junioren aus elf Nationen. Während der 22-jährige Norweger Ola Nore (Renault) sich ab der zweiten Prüfung an die Spitze setzte, zehn der 16 möglichen WP-Siege holte und mit 1,02 Minuten Vorsprung vor dem Rumänen Norbert Maior (Peugeot) und dessen schwedischen Markengefährten Victor Hansen (+ 1,26 min) siegte, kegelten sich sechs Junioren mehr oder weniger heftig raus.

Die Österreicher Fabian Zeiringer (Ölkühler, WP 6) und Alfred Kramer (Unfall, WP 10) sahen ebenso wenig das Ziel wie der deutsche Opel-Junior Timo Schulz, der bei seinem EM-Debüt eine Bestzeit markieren konnte, kurz den zweiten Klassenrang okkupierte und nach Restart wegen eines defekten Ölkühlers auf der Powerstage mit abgerissenen Antriebswellen strandete.

Wesentlich teurer kommt die EM-Ausfahrt von Rene Noller, der seinen Peugeot vehement in die Bäume warf (WP 7). ■

NICO MAYER

Nächstes Podium: EM-Leader Paddon

ERC

Kernschrott: Nollers Peugeot

RALLYE POLEN (19. – 21.05.2023)

Dritter von acht EM-Läufen, mit 16 Wertungsprüfungen über 182,06 km

1.	Sesks/Francis (LT/F), Skoda Fabia RS Rally2	in 1:34.57,8 h
2.	Paddon/Kennard (NZ/NZ), Hyundai i20 N Rally2	+ 39,6 s
3.	Marczyk/Gospodarczyk (PL/PL), Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.04,9 min
4.	Östberg/Barth (N/N), Citroën C3 Rally2	+ 1.12,9 min
5.	Heikkilä/Vaaleri (FIN/FIN), Skoda Fabia evo Rally2	+ 1.16,7 min
6.	Franceschi/Escartefigue (F/F), Skoda Fabia evo Rally2	+ 1.29,6 min
7.	McErlean/Rowan (IRL/IRL), Hyundai i20 Rally2	+ 1.46,9 min
8.	Tempestini/Itu (I/I), Skoda Fabia evo Rally2	+ 2.09,2 min
9.	Cais/Bacigal (CZ/CZ), Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.33,6 min
10.	Llarena/Fernández (E/E), Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.57,3 min

Bestzeiten: Sesks 8, Paddon 4, Östberg 2, Marczyk und Heikkilä je 1

OPEL

Eine neue Welt: Opel-Junior Schulz kämpfte mit den tiefen Spurrillen

EM-STAND NACH LAUF 3

1.	Hayden Paddon (NZ)	85 Punkte
2.	Martiņs Sesks (LT)	48
3.	Mads Östberg (N)	48
4.	Yoann Bonato (F)	47
5.	Efrén Llarena (ES)	41
6.	Miko Marczyk (PL)	40
7.	Mathieu Franceschi (F)	34
8.	Mikko Heikkilä (FIN)	32

EM-Junioren (Rally4)

1.	Ola Nore (N)	30 Punkte
2.	Norbert Maior (RO)	24
3.	Victor Hansen (S)	21
4.	Roberto Dapra (I)	19

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Insgesamt 28 Autos starten in Oschersleben ins neue Jahr

ADAC

Wieder Neuanfang

Die jüngere Geschichte der DTM ist eine von ständigen Neuanfängen. Da macht auch 2023 keine Ausnahme. Erstmals startet die Serie unter der Führung des ADAC – und auch sonst gibt es ein paar sichtbare Veränderungen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste große Zäsur kam 2019 mit der Einführung der Turbomotoren. Lange war um die sündteure und aufwendige Technik gerungen worden, dann vor allem auf Beharren von Mercedes hin verschoben worden, ehe sie dann nach dem Aus der Stuttgarter endlich Einzug hielt. Nur zwei Jahre später folgte der Tod der Class 1 und der Wechsel zum GT3-Reglement. Und wiederum nur zwei Jahre später ändert sich zwar an der Fahrzeugklasse nichts, dafür aber an anderen Stellen.

Hohe Team-Fluktuation

Denn der ADAC, der Ende letzten Jahres die Rechte an der einstigen Tourenwagenserie erwarb, macht die DTM eventtechnisch zu einer Art „Super-GT-Masters“ mit nur einem Fahrer. Für die DTM opferte man quasi die eigene, über 16 Jahre aufgebaute GT-Serie, verschob sie in der internen Hackordnung ins zweite Glied. Das GT Masters ist nurmehr Rahmenserie der DTM, zumindest bei vier der acht Events.

Angesichts der vielen Umstrukturierungen wundert es kaum, dass aus der Class-1-Zeit nur noch das Abt-Team der DTM treu geblieben ist. Und dass aus dem Masters einige Teams den Wechsel wagten respektive Doppelprogramme fahren. Neu dabei sind in diesem Jahr Landgraf Motorsport, Emil Frey Racing, Manthey EMA, Toksport WRT, Project 1 Motorsport sowie Engstler Motorsport. Das SSR-Team wechselt von Porsche zu Lamborghini, hinter Tresor Orange 1 steckt Attempto Racing, die 2022 schon mit Marius Zug am Start standen.

Ganz schön viele Veränderungen – tatsächlich starten nur acht Fahrer im 28-köpfigen Fahrerfeld in der gleichen Team-Fahrzeug-Konstellation wie im letzten Jahr: Meister Sheldon van der Linde, sein Bruder Kelvin, dessen Abt-Teamkollege Ricardo Feller, die HRT-Piloten Luca Stolz und Arjun Maini, die beiden Winward-Piloten Lucas Auer und David Schumacher sowie GRT-Pilot Clemens Schmid. Zur Erinnerung: Es gab Zeiten, da änderten sich die DTM-Fahrerkader der Hersteller über mehrere Jahre wenn überhaupt marginal.

Wie sich die Kräfteverhältnisse in diesem Jahr darstellen könnten, lässt sich aber nicht nur wegen der vielen neuen Konstellationen im Feld schwierig vorhersagen. Denn dazu kommt, dass man mit Pirelli einen neuen Reifenausrüster hat und dass man nicht mehr eine eigene BOP, sondern die der SRO verwendet. Letztes Jahr waren hier noch Michelin und die österreichische

ADAC

Neues Team und neues Auto 1: Manthey EMA mit dem Porsche 992 GT3 R

ADAC

Neues Team und neues Auto 2: Emil Frey Racing mit dem Ferrari 296 GT3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Fluktuation im Feld ist hoch. Nur acht Fahrer gehen mit der gleichen Team-Fahrzeug-Konstellation wie im Vorjahr an den Start. Dazu gibt es sechs neue Teams.

Firma AVL dafür zuständig, dass die DTM technisch eine gewisse Eigenständigkeit hatte.

Nun ist man mit dem gleichen Paket unterwegs wie die allermeisten GT3-Rennserien weltweit. Einziger wirklicher Unterschied ist der verwendete Shell-Kraftstoff. Der besteht zur Hälfte aus nachhaltigen Komponenten und wurde 2022 bereits im ADAC GT Masters erprobt.

Erstmals mit Penalty Lap

Bei all den Neuerungen dürften die Fahrer profitieren, die ein bekanntes Paket haben. Das würde vor allem für Lucas Auer und die Gebrüder Van der Linde sprechen. Wobei man beim BMW erst noch abwarten muss, ob er auf dem Pirelli-Reifen so dauerhaft konkurrenzfähig ist wie 2022.

Die Protagonisten müssen sich außerdem an einige Änderungen im Reglement gewöhnen. Eine betrifft zum Beispiel das Startprozedere. Zwar wird weiterhin im Double-File gestartet, jedoch mit mehr Luft in der Formation. Kommt es während des Rennens zu einem Restart – nach Safety Car –, dann wird dieser im Single-File stattfinden. Die Restarts in Zweierreihen sorgten vor allem letztes Jahr teilweise für haarsträubende Szenen und Unfälle.

Neu ist u.a. auch die Penalty Lap, die ebenfalls im GT Masters erprobt wurde und nun auch in der DTM zur Anwendung kommt. Dabei handelt es sich um eine mildere Bestrafung für kleine Vergehen, damit nicht immer gleich eine (zu harte) Durchfahrts- bzw. eine (im Sinne der Nachvollziehbarkeit suboptimale) Zeitstrafe verhängt wird. Stattdessen muss ein Schlenker in Richtung einer Art „Strafbox“ auf der Strecke gemacht und diese im Pit Limiter durchfahren werden. Der Zeitverlust ist mit rund fünf Sekunden spürbar und von außen sichtbar.

Die nächste Zäsur steht in drei bis vier Jahren schon wieder bevor (siehe rechts). Bis dahin darf man sich zumindest auf ein paar „stabile“ Saisons freuen. ■

STARTERLISTE DTM 2023

Nr.	Fahrer	Team	Marke
1	Sheldon van der Linde (ZA)	Schubert Motorsport	BMW
3	Kelvin van der Linde (ZA)	Abt Sportsline	Audi
4	Luca Stolz (D)	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes
6	Alessio Deledda (I)	SSR Performance	Lamborghini
7	Ricardo Feller (CH)	Abt Sportsline	Audi
8	Luca Engstler (D)	Liqui Moly Team Engstler	Audi
9	Tim Heinemann (D)	Toksport WRT	Porsche
11	Marco Wittmann (D)	Project 1 Motorsport	BMW
14	Jack Aitken (GB)	Emil Frey Racing	Ferrari
19	Mick Wishofer (A)	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
22	Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG Team Winward	Mercedes
24	Ayhancan Güven (TR)	KÜS Team Bernhard	Porsche
27	David Schumacher (D)	Mercedes-AMG Team Winward	Mercedes
33	René Rast (D)	Schubert Motorsport	BMW
36	Arjun Maini (IND)	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes
40	Mattia Drudi (I)	Tresor Orange 1 (Attempto)	Audi
48	Maro Engel (D)	Mercedes-AMG Team Landgraf	Mercedes
56	Sandro Holzem (D)*	Project 1 Motorsport	BMW
63	Clemens Schmid (A)	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
69	Thierry Vermeulen (NL)	Verstappen.com/Emil Frey Racing	Ferrari
75	Laurin Heinrich (D)	KÜS Team Bernhard	Porsche
83	Patric Niederhauser (CH)	Tresor Orange 1 (Attempto)	Audi
84	Jusuf Owega (D)	Mercedes-AMG Team Landgraf	Mercedes
90	Dennis Olsen (N)	Manthey EMA	Porsche
91	Thomas Preining (A)	Manthey EMA	Porsche
92	Mirko Bortolotti (I)	SSR Performance	Lamborghini
94	Franck Perera (F)	SSR Performance	Lamborghini
99	Christian Engelhart (D)	Toksport WRT	Porsche

* zu Redaktionsschluss noch nicht bestätigt

Zurück zu den Wurzeln

Neben Rechteinhaber, Teamkonstellationen und Regularien ist auch der Kalender der DTM-Saison 2023 gegenüber den Vorjahren verändert. Man konzentriert sich wieder auf die eigenen Wurzeln. In Zukunft soll das auch für die Technik gelten.

Von: **Michael Bräutigam**

Das „D“ in der Serienbezeichnung steht also stärker im Mittelpunkt als in den vergangenen Jahren. Zuletzt galt eine hälftige Aufteilung zwischen Rennen auf deutschem und ausländischem Boden als Richtlinie in der Kalenderplanung. Von diesem Schema verabschiedet man sich nun, vor allem weil die DTM in südlichen Ländern für kein großes Aufsehen sorgte. In Portimão oder Imola waren die Tribünen 2022 gähnend leer, aber auch in Spa blieb man unter den Erwartungen.

Sieben der acht Events finden 2023 im deutschsprachigen Bereich statt, dazu kehrt Zandvoort in den Fahrplan zurück. An der Nordseeküste machte die DTM zuletzt 2018 Station.

Noch länger ignorierte man Oschersleben (zuletzt 2015) und den Sachsenring (zuletzt 2002!), die ebenfalls in den Kalender zurückkehren. Das Comeback – gleichzeitig Auftakt – in der Magdeburger Börde dürfte ein großes Spektakel werden. Zum ersten Mal seit Jahren hat man dort sogar wieder Zusatztribünen aufgebaut, um dem Zuschauer-Ansturm gewachsen zu sein.

Gleichzeitig wurden auch die Eintrittspreise deutlich gegenüber jenen Zeiten gesenkt, als die ITR die Geschicke der Serie leitete. Der ADAC hat finanzstarke Partner und ist laut Satzung zur Förderung des Motorsports verpflichtet. Diese komfortable wirtschaftliche Ausgangslage kommt den Fans zugute.

Bald schon Elektro-DTM?

Das „Back to the roots“-Prinzip soll künftig auch wieder für die technische Basis der Serie gelten. Die Rennautos sollen sich wieder mehr an dem orientieren, was alltäglich auf der Straße herumfährt. Es werde immer etwas geben, das ein Dach hat und wie ein Serienauto aussieht, eine gewisse Wahrscheinlichkeit, so ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser, spreche dafür, dass es dabei „in Richtung Elektro“ geht.

ADAC-Motorsportchef Thomas Voss ergänzt: „Wir sind angetreten, um die DTM für die Fans zu attraktivieren.“ Ein Vorhaben, das im ersten Jahr bereits gut zu funktionieren scheint. ■

DTM-KALENDER 2023

27./28.05.	Oschersleben	(D)
24./25.06.	Zandvoort	(NL)
08./09.07.	Norisring	(D)
05./06.08.	Nürburgring	(D)
19./20.08.	Lausitzring	(D)
09./10.09.	Sachsenring	(D)
23./24.09.	Spielberg	(A)
21./22.10.	Hockenheim	(D)

Erstmals seit 2002 (Foto) ist die DTM wieder am Sachsenring

MOTORSPORT IMAGES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercars Symmons Plains

Das nächste Erebus-Doppel

Will Brown (Chevrolet) gewann zwei der drei Rennen in Tasmanien. Sein Erebus-Teamkollege Brodie Kostecki stand zweimal auf dem Podium. Ein Sieg ging aber auch an Triple-Eight-Pilot Broc Feeney (Chevrolet).

Von: **Michael Bräutigam**

SUPERCARS

Zwei Siege und ein dritter Platz: Will Brown drückte dem Tasmanien-Event klar seinen Stempel auf

Am Samstag führte in Tasmanien kein Weg an Will Brown vorbei. Vom Start weg ging er an die Spitze und konnte sich schnell absetzen, weil dahinter vor allem in der engen Haarnadelkurve einiges Chaos entstand. Einer der Leidtragenden war dabei ausgerechnet Browns Teamkollege Brodie Kostecki, der nach einer Kollision nur noch P23 einfahren konnte.

Einzig Andre Heimgartner konnte im weiteren Verlauf noch Druck auf den Leader ausüben, P3 sicherte sich in der letzten Runde Shane van Gisbergen, damit gab es einmal mehr ein reines Chevrolet-Podium.

Kostecki war nach der Pleite am Samstag hochmotiviert für den Sonntag. Für den elften Saisonlauf sicherte er sich die Pole-Position. Dabei klemmte er in Kurve eins Broc Feeney ab, sodass Brown auf P2 kam und eine Erebus-Doppelführung entstand.

Feeney revanchierte sich jedoch, fuhr eine starke Overcut-Taktik und kam nach dem Pflichtstopp vor den beiden Erebus-Piloten raus. Dritter Saisonsieg für den Triple-Eight-Nachwuchsfahrer. Kostecki und Brown komplettierten das Podest.

Jetzt sogar Doppelführung

Das letzte Rennen des Wochenendes wäre fast ein Abziehbild davon geworden: Brown kam am Start an Pole-Mann Kostecki vorbei, doch Feeney hatte vom sechsten Startplatz die beste Renn-Pace. Kostecki konnte er einmal mehr knacken, Brown aber war schon zu weit enteilt.

Brown macht damit einen Sprung auf Platz 2 der Tabelle, 87 Punkte hinter seinem nach wie vor führenden Teamkollegen. Chaz Mostert versucht, auf dem dritten Tabellenrang die Ford-Fahne hochzuhalten. Die Mustangs fahren aber generell weiter eher hinterher. ■

BTCC Snetterton

Sutton: Vier Siege in Folge

Mit zwei Siegen in Snetterton zementierte Ashley Sutton (Ford) seine Ansprüche auf den Titel. Auch Tom Ingram (Hyundai) gewann einmal.

Von: **Michael Bräutigam**

BTCC

Nach Triumphzug neuer Tabellenführer: Ash Sutton ist aktuell in Hochform

Dreimal konnte Sutton sich bereits die Meisterschaft sichern, mit dem vierten Titel würde er mit den Rekordmeistern Andy Rouse und Colin Turkington gleichziehen. Eine starke Motivation, die zusammen mit dem Ford Focus als aktuell stärkstem Auto im Feld eine der Erfolgsgeschichten des Rennjahres 2023 zu werden verspricht.

Auf dem Kurs in Norfolk legte der 29-Jährige schon im Qualifying mächtig vor. Mit drei Zehnteln Vorsprung sicherte er sich die erste Pole des Jahres – und beim dritten Event war zum dritten Mal ein Ford-Fahrer im Zeittraining ganz vorn.

Die gute Ausgangslage nutzte der Champion von 2017, 2020 und 2021 aus, um den dritten Sieg in Folge zu feiern. BMW-Fahrer Jake Hill machte zwar ordentlich Druck, fand aber keinen Weg vorbei. WSR-Teamkollege Turkington komplettierte das Siegertreppchen.

Genauso sah auch das Podest von Lauf zwei aus, auf dem Weg zum vierten Sieg in Folge schüttelte Sutton die verfolgenden BMW aber deutlich ab.

Sutton jetzt vor Ingram

Auch im Reversed Grid von Lauf drei wäre ein Ford-Sieg möglich gewesen: Dan Cammish setzte auf die Soft-Reifen und kam Titelverteidiger Ingram zum Ende gefährlich nahe, doch der feierte letztlich seinen ersten Saisonsieg. Cammish wurde wegen einer zu geringen Bodenfreiheit sogar noch disqualifiziert. So rückten Rory Butcher (Toyota) und Dan Rowbottom (Ford) auf.

In der Tabelle liegt Sutton nach seiner Siegesserie mit 135 Punkten vor Ingram (128). Colin Turkington liegt auf dem dritten Tabellenrang bereits 26 Punkte hinter dem Leader. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR Eastern Europe Spielberg

Titelduell wird enger

Milan Vukovic (Renault) und Davit Kajaia (Honda) waren die Sieger beim dritten Event in Spielberg. Mat'o Homola (Hyundai) wird Halbzeitmeister.

Von: **Michael Bräutigam**

Der heimliche Sieger des Wochenendes in der Steiermark war René Kircher. Der Honda-Pilot von Mertel Motorsport konnte zwar keines der beiden Rennen gewinnen, doch er konnte den Rückstand auf den Tabellenführer auf nurmehr vier Zähler verkürzen. Und das, obwohl der Honda nicht unbedingt das Auto ist, das man auf dem Vollgas-Kurs haben möchte.

Am Red Bull Ring hilft vor allem Motorpower, die bekanntlich auch eine der Stärken des Renault Megane ist. Der von Vukovic Motorsport entwickelte und eingesetzte Franzose gab entsprechend das Tempo vor. Milan Vukovic sicherte sich die Pole sowie den Sieg in Lauf 1, sein Vater Milenko fuhr hinter Kircher auf P3.

„An diesem Wochenende haben wir auch vom Kompensationsgewicht profitiert", relativierte der junge Schweizer. „Mal sehen, wie es nächstes Mal mit dem vollen Ballast wird."

Während der Samstagssieger am Sonntag sein Auto vorzeitig mit technischen Problemen abstellen sollte, konnte die Mertel-Mannschaft erneut feiern: Davit Kajaia holte seinen ersten Saisonsieg vor dem starken Sebastian Steibel (Aditis-Audi) und Homola.

Nach drei von sechs Events führt der Slowake mit 101 Punkten weiterhin die Tabelle an und ist damit Halbzeitmeister. Hinter Kircher (97) ist schon eine kleine Lücke zu Kajaia (80). ■

TCR EASTERN EUROPE

Schon wieder gewonnen: Milan Vukovic holte sich den zweiten Saisonerfolg

NASCAR-All-Star-Rennen

Larson zum Dritten

Kyle Larson (Chevrolet) hat zum dritten Mal das NASCAR-All-Star-Rennen gewonnen. Damit holte der schnellste Mann des Abends die Million.

Von: **Michael Bräutigam**

Die ungeraden Jahre scheinen es dem Champion von 2021 angetan zu haben. Denn nach seinem ersten All-Star-Sieg 2019 triumphierte er auch in seinem Meisterjahr – und nun eben wieder zwei Jahre später.

Er hat damit nicht nur das letzte Event dieser Art in Charlotte gewonnen, sondern auch das erste in North Wilkesboro. Dort gab der Cup ein viel umjubeltes Comeback, auch wenn es erst mal nur um einen dicken Scheck statt Meisterschaftspunkte ging.

Larson ließ keinen Zweifel daran, wer am Ende die Million abräumen würde. Erstmals holte er sich in Runde 18 die Führung. Kurz danach warf ihn eine Strafe zurück, weil er am Boxenausgang zu schnell unterwegs war. Doch in Runde 55 war der Hendrick-Pilot schon wieder an der Spitze und daraufhin nicht mehr zu halten. Insgesamt führte der 30-Jährige an diesem Abend 145 der 200 Umläufe an.

Nach dem Sieg im Truck-Rennen (siehe rechts) war der Kalifornier also auch am Sonntag nicht zu stoppen und entsprechend überglücklich: „Das bedeutet mir so viel. Mein dritter Sieg auf der dritten unterschiedlichen Strecke", so Larson vor vollem Haus auf dem Shorttrack. Rekordhalter ist Jimmie Johnson, der viermal den All-Star-Event gewann. ■

NASCAR

Million Dollar Baby: Kyle Larson holte sich zum dritten Mal den Scheck

NACHRICHTEN

TCR DÄNEMARK: JAN MAGNUSSEN LEGT VOR

Mit einem engen Feld ging die neue Saison auf dem Jyllandsringen los. Im ersten Lauf setzte sich Dauermeister Kasper Jensen (Honda) von der Pole aus durch. Im zweiten, den der Schwede Kevin Engman (Audi) gewann, fiel Jensen jedoch nach einer Kollision aus. Lauf drei ging dann an Rückkehrer Jan Magnussen (Cupra), der auch als erster Tabellenführer abreist. Vizemeister Mike Halder (Audi) startete mit P5 und zweimal P4 solide ins Jahr.

NASCAR: TRUCKS ZURÜCK IN NORTH WILKESBORO

Das lang ersehnte Comeback des NASCAR-Zirkus in North Wilkesboro brachte der dritten Liga – im Gegensatz zum Cup – sogar ein Punkterennen. Sieger Kyle Larson (Chevrolet) war dabei eigentlich gar nicht als Starter vorgesehen, ersetzte aber den verletzten Alex Bowman. Bester Stammpilot war Ty Majeski (Ford), der damit nach zwei Seuchenrennen wieder zurück in der Spur ist.

NASCAR: VAN GISBERGEN STARTET IN CHICAGO

Es hatte sich lange angedeutet, aber nun ist es endlich fix: Shane van Gisbergen wird in der ersten NASCAR-Liga starten. Beim Cup-Rennen auf dem Stadtkurs von Chicago (2. Juli) wird er das dritte Auto des Trackhouse-Teams pilotieren. Vergangenes Jahr verhalf Trackhouse durch ebenjenes Auto mit der Startnummer 91 schon Kimi Räikkönen zur Cup-Premiere.

STCC: ERIKSSON FÄHRT IN EINEM BRINK-TESLA

Jimmy Eriksson hat eine neue motorsportliche Herausforderung gefunden. Der deutsche Formel-3-Champion von 2012 und frühere GT-Masters-Pilot (40 Starts für Rosberg und Zakspeed) stößt zu Brink Motorsport, die in der ersten elektrischen STCC-Saison auf das Tesla Model 3 setzen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DUCATI

MOTOGP

Francesco Bagnaia (#1) in Le Mans vor Marc Márquez (#93) und Luca Marini (#10): „Berührung gehört im Kampf dazu."

Der Weltmeister und WM-Leader erklärt, was in diesem Jahr in der MotoGP alles anders geworden ist, was bei ihm bislang falsch gelaufen ist und wen er für seine schärfsten WM-Konkurrenten hält.

Von: **Imre Paulovits**

Was hat sich in der MotoGP-WM verändert, dass Sie trotz drei Rennstürzen bei fünf Veranstaltungen die Meisterschaft anführen können?
Die Sprintrennen haben definitiv geholfen. Ohne sie läge ich 26 Punkte hinter Marco Bezzecchi zurück, und auch Zarco wäre vor mir. Ich habe 44 Punkte nur aus den Sprintrennen. Aber wir haben bewiesen, dass wir immer vorn sein können, während sich die anderen vorn immer abwechseln. Vor einigen Jahren wäre es nicht möglich gewesen, mit nur 94 aus möglichen 185 Punkten die Meisterschaft anzuführen. Es gab einige wenige Fahrer, die immer vorn waren, und ein Fehler konnte den Titel kosten. Es hat sich vieles geändert, vielleicht auch, weil wir alle mit mehr oder weniger demselben Paket fahren und jeder das Potenzial hat, Rennen zu gewinnen. Wir sind näher am Limit, vielleicht wegen der Aerodynamik, vielleicht wegen anderen Dingen. Früher gab es die Werksteams und die Satellitenteams, zwischen ihnen lagen sieben Zehntel pro Runde. Das hat sich komplett verändert.

Weshalb sind Sie in dem Sprintrennen in Le Mans um Runde 4 herum so eingebrochen?
Das Gefühl für den Vorderreifen war nicht, wie wir es erwartet hatten. Ich weiß nicht, ob ich ihn zu sehr oder zu wenig aufgeheizt habe. Ich brauchte zwei, drei Runden, um wieder das Gefühl für ihn zu bekommen. Als mich Jorge Martín zu diesem Zeitpunkt überholt hat, konnte er so viel schneller fahren als ich. Ich musste ruhig bleiben, denn es war sehr leicht, Fehler zu begehen. Aber das Rennen auf dem Podest zu beenden, war gut, ich hatte viel Spaß und tolle Kämpfe dabei.

Warum waren Sie sauer auf Marc Márquez, als er Sie im Kampf berührt hat?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ohne Sprintrennen wäre ich nicht WM-Leader“

Unter der Anspannung, unter dem Adrenalin kann man sauer werden, wenn man sich berührt. Aber ein Kampf wie dieser ist für mich normal, und es muss so bleiben, nicht wie zwei Wochen davor, als ich für die gleiche Aktion eine Strafe bekommen habe. Solche Aktionen müssen die Normalität bleiben. Es muss weiter erlaubt bleiben, aggressive Kämpfe zu führen und sich nicht vor Strafen zu fürchten. Wenn man sich an ein Rennen erinnert, ist es ein Rennen, das hart war. Ich hatte, als ich hinter Marc war, in Turn 7 zweimal die Möglichkeit, ihn anzugreifen. Aber ich habe es zweimal sein gelassen, weil uns die Stewards am Tag zuvor gesagt haben, dass, wenn wir uns berühren, wir uns einen Platz zurückfallen lassen müssen und ich daran denken müsste.

Was haben die Stewards bei Ihrem Gespräch am Freitag in Le Mans vorgebracht?
Sie sagten, sie würden uns für Berührungen bestrafen, aber es war eine offene Diskussion. Wir fahren Rennen, und da ist es normal, dass Überholmanöver aggressiv sind. Ich habe den Stewards nach dem Sprintrennen gesagt, dass es das Verkehrteste gewesen wäre, Marc Márquez für die Berührung eine Strafe zu geben. Was sich ändern muss, ist die Inkonsequenz, dass sie mir in Jerez eine Strafe gegeben haben – und ihm in Le Mans nicht.

Es hat in diesem Jahr viele Verletzte in der MotoGP gegeben. Wie könnte mehr Sicherheit geschaffen werden?
Es scheint, dass die Unfälle zunehmen, weil viele versuchen, in den ersten Runden möglichst viele Plätze zu gewinnen, auch Fahrer, die nicht das nötige Potenzial haben. Einige versuchen dabei, gleich sechs Fahrer zu überholen, und das kann nicht klappen, weil wir alle am Limit sind. Wir sollten in der ersten Phase des Rennens mehr unseren Kopf einsetzen. Wir haben derzeit die Situation, dass praktisch jeder in der MotoGP gewinnen kann. Es gibt nicht mehr die sechs, sieben Zehntel Unterschied zwischen den Werksmaschinen und den Kundenteams wie früher zur Zeit der fantastischen vier. Sie waren die besten Fahrer, sie hatten aber auch überlegenes Material. Heute geht es um extreme Aerodynamik, alles wird am Limit bewegt und jeder hat die Möglichkeit, zu gewinnen. Für mehr Sicherheit müsste wieder mehr Abstand zwischen den Werks-Motorrädern und denen der Kundenteams sein. Wir müssen auf jeden Fall eine Lösung finden, um bestimmte Dinge zu vermeiden.

„Die Rennen, an die man sich erinnern wird, sind die, wo richtig aggressiv um den Sieg gekämpft wurde.“

Francesco Bagnaia

Wie ist es aus Ihrer Sicht zur Kollision mit Maverick Viñales gekommen?
Er hat mich überholt, absolut sauber, aber er wurde dabei etwas hinausgetragen. Ich war innen auf meiner Linie, und als er zurückkam, hat er versucht, auf der normalen Linie zu fahren. Aber dort war ich. Ich hätte die Situation vielleicht besser managen und das Gas zumachen sollen, oder er hätte vielleicht bedenken müssen, dass ich da war. Es waren unglückliche Umstände, ein Rennunfall. Und es ist zwei der saubersten Fahrer der MotoGP passiert. Es kann also jedem passieren.

Waren Sie sauer auf Viñales?
Nein, ich bin ihm nicht böse. Ich habe seine Reaktion nicht gemocht, weil sie zu aggressiv war, aber unter der Anspannung und dem Adrenalin kann es passieren. Wenn man wegen einer Kollision mit einem anderen Fahrer stürzt, ist man natürlich sauer, weil man glaubt, dass dieser Fahrer einem das Rennen ruiniert hat. Ich war nach dem Rennen bei den Stewards und habe darum gebeten, dass auch Maverick hinzugerufen wird. Denn wir müssen solche Situationen verbessern – und dazu müssen sich beide Fahrer unterhalten, die involviert waren. Sie müssen miteinander reden und ihre Standpunkte miteinander teilen. Es war dann auch so, dass wir die Situation zunächst ganz unterschiedlich sahen, aber zum Schluss waren wir einer Meinung.

Was hat Sie an der Kollision am meisten geärgert?
Zu diesem Zeitpunkt des Rennens waren wir wirklich langsam. Und jedes Mal, wenn ich denke, dass ich warten soll, passiert etwas. Entweder ich stürze oder werde in etwas verwickelt, wegen dem ich stürze. In der gleichen Runde hatte ich mir noch gedacht, ich sollte Márquez überholen, mir dann aber gesagt, ich sollte noch etwas warten. Und dann sind wir gestürzt. Was mich an der Sache am meisten ärgert, ist, dass wir immer konkurrenzfähig sind und immer mit die beste Pace haben – und ich die Meisterschaft trotzdem nur mit einem einzigen Punkt anführe. Gäbe es die Sprintrennen nicht, wäre ich weit hinten. Deshalb muss ich während der Pause, die wir bis Mugello haben, verstehen, wie ich die Rennen angehen muss. Immer, wenn ich ruhig bleiben will, begehe ich Fehler und stürze wegen etwas oder wegen jemandem.

Haben Sie sich bei dem Sturz verletzt?
Zunächst schien mein rechter Knöchel nur geschwollen zu sein, seither wurde ein Riss im Sprungbein festgestellt. Es bleibt aber noch Zeit für Mugello, also bleiben wir ruhig.

Warum haben Sie Ihre Pole-Position in Le Mans so emotional gefeiert?
Es gibt zwei Arten von Pole-Positions, und bei dieser habe ich restlos alles gegeben, um sie zu erreichen. Und als ich diese Runde beendet hatte, war ich sehr zu frieden und glücklich mit mir selbst.

Könnten Brad Binder und die KTM in der Weltmeisterschaft Ihre Angstgegner werden?
Ein Gegner ist für mich ein Gegner. Ich will ihn auf der Strecke behalten und nicht in meinem Kopf. Brad hat schon vor vielen Jahren bewiesen, dass er weiß, wie ein Titelkampf geführt werden muss. 2016, als er Moto3-Weltmeister wurde, war er unglaublich. Seine Aufholjagd 2019 in der Moto2 war es auch. Er ist einer der Schnellsten in der MotoGP, er ist ein ernsthafter Titelanwärter, sehr konstant und auch im Kampf einer, der am härtesten zu schlagen ist. Aber es ist noch zu früh, über die Meisterschaft zu sprechen. Es sind noch sehr viele Punkte zu machen, und man kann auch noch sehr viele verlieren. Noch sind alle sehr eng beisammen. KTM hat bewiesen, dass sie unter vielen Bedingungen konkurrenzfähig sind. Sie sind sicherlich Titelanwärter. Wir haben letztes Jahr bewiesen, dass man über 90 Punkte wiedergutmachen kann, deshalb müssen wir ruhig bleiben und später in dieser Saison sehen, wer die wirklichen Titel-Gegner sind. ■

Francesco Bagnaia

Geburtstag: 14. Januar 1997
Geburtsort: Turin (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2013: Moto3, FTR-Honda (–)
2014: Moto3, KTM (16.)
2015: Moto3, Mahindra (14.)
2016: Moto3, Mahindra (4.)
2017: Moto2, Kalex (5.)
2018: Moto2, Kalex (1.)
2019: MotoGP, Ducati (15.)
2020: MotoGP, Ducati (16.)
2021: MotoGP, Ducati (2.)
2022: MotoGP, Ducati (1.)
2023: MotoGP, Ducati (zurzeit 1.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motorrad-WM

Cornu wurde 70

Jacques Cornu wurde 1982 Langstrecken-Weltmeister und kämpfte trotz seiner beträchtlichen Körpergröße jahrelang um den 250er-Titel mit. Am 15. Mai feierte der beliebte Schweizer seinen 70. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Der fast 1,90 Meter große Westschweizer war immer in Bewegung oder unterhielt das halbe Fahrerlager, wenn man ihn traf. Doch er war auch einer der ganz großen Fahrkönner der 1980er-Jahre. Dabei war es erstaunlich, wie er seine Körperlänge auf der 250er zusammenfalten konnte. Nachdem er 1977 die Schweizer Meisterschaft bei den 250ern, 1978 bei den 350ern und in beiden Jahren bei den 500ern gewonnen hatte, fuhr er ab 1980 in der Weltmeisterschaft und holte gleich beständig Punkte. Er ließ sich überreden, mit einer Egli-Kawasaki in der Endurance-WM anzutreten. Seine schnellste Runde mit Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife brachte ihm für 1982 einen Werksvertrag bei Kawasaki, wo er zusammen mit Jean-Claude Chemarin Weltmeister wurde.

Cornu arbeitete sich in der 250er-WM stetig nach vorn, bis er 1988 mit Parisienne-Geld eine Werks-Honda bekam, WM-Dritter wurde und dieses Resultat 1989 – nun in Lucky-Strike-Farben – wiederholte. Nach drei GP-Siegen und 20 Podestplätzen hängte er Ende 1990 seinen Helm an den Nagel und gründete die Cornu Master School, wo er Motorradfahrer bis heute in lockerer Umgebung den richtigen Umgang mit ihrem Gerät lehrt. Herzlichen Glückwunsch zum 70., lieber Jacques Cornu! ■

RTN

Jacques Cornu: Dank seiner unterhaltsamen Art heute ein beliebter Instruktor

Motorrad-WM

Cadalora wurde 60

Einmal wurde Luca Cadalora Weltmeister bei den 125ern, zweimal bei den 250ern, in der Königsklasse scheiterte er an Mick Doohan und seiner eigenen Unbeständigkeit. Am 17. Mai wurde er 60 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Im Jahr 1986 kam Luca Cadalora ins Garelli-Werksteam, verwies den amtierenden Weltmeister Fausto Gresini gnadenlos hinter sich und rang ihm den Titel ab. Dann wechselte er zu den 250ern, holte gleich in seinem ersten Jahr drei Podestplätze, im zweiten zwei Siege und im dritten setzte ihn Yamaha-Teamchef Agostini in Donington versuchsweise auf die 500er, worauf er gleich Achter wurde. Doch es sollten noch ein paar Jahre bei den 250ern folgen. 1991 duellierte er sich mit Helmut Bradl um den Titel und besiegte den Deutschen knapp, ein Jahr später verteidigte er seinen Titel überlegen. Nun holte ihn Yamaha in die 500er-WM, wo er 1994 nur an Mick Doohan scheiterte. 1995 wurde er WM-Dritter, wie auch 1996 als Honda-Privatier. Nach seiner Karriere war Cadalora noch lange ein gefragter Testpilot. 2018 wurde er Valentino Rossis Riding Coach, heute fährt er lieber selbst. Alles Gute zum 60., Luca. ■

WORLDSBK

Luca Cadalora: Nach dem Job bei Rossi widmet er sich seinen Autos und Bikes

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Noch ein weiterer Weltmeister feierte runden Geburtstag: Emilio Alzamora wurde am 22. Mai 50 Jahre alt. Der Spanier wurde 1999 125er-Weltmeister, ohne ein einziges Rennen gewonnen zu haben, er war aber konstanter als sein Herausforderer Marco Melandri. Ein Jahr später holte er zwei GP-Siege und wurde WM-Dritter. Nach seiner Karriere baute Alzamora das Monlau-Team auf, das mit seiner Rennfahrer-Schule Talente aus dem Kindersport aufnimmt und bis in die WM führt. Sein berühmtester Schüler ist der achtfache Weltmeister Marc Márquez, dem Alzamora nicht nur zum Moto2-Titel verhalf, sondern den er danach noch jahrelang in der MotoGP als Manager betreute. Auch Álex Márquez gewann seine Titel bei Alzamora.

MOTOGP

Als Weltmeister Francesco Bagnaia in Le Mans von einem italienischen Journalisten gefragt wurde, was man tun könnte, um die in diesem Jahr auffällig vielen Stürze in der MotoGP einzudämmen, verwies er (wie in unserem Interview auf Seite 30/31) auf die Leistungsdichte und auf die Zeit, als es vier Topfahrer gab, die mit ihren Werksmaschinen um 0,7 Sekunden schneller waren als die Fahrer der Satelliten-Teams. Dies gab er als Beispiel dafür an, wie in einem weniger dichten Feld weniger Unfälle passieren. Die Dorna postete seine Ausführung in den sozialen Medien, allerdings ohne die Frage und daher aus dem Kontext genommen. Bagnaia erntete nicht nur die Empörung von Tech3-Eigner Hervé Poncharal, sondern auch einen ganzen Shitstorm, weil alle meinten, er wolle als Weltmeister eine Sonderbehandlung. Der Ducati-Werkspilot hat nach diesem journalistischen Fauxpas Konsequenzen gezogen: „Ich werde nur noch auf Fragen antworten, die mich und meine Rennen betreffen, auf alles andere nicht mehr."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Kohlefaser-Batteriepack ist ein tragendes Teil des Fahrwerks

PAULOVITS

Hochspannung

Der erste Lauf der MotoE als Weltmeisterschaft wurde mit großer Spannung erwartet. Nicht weniger spannend ist die Technik der neuen Ducati, deren Motor mit nicht weniger als 800 Volt gespeist wird.

Von: **Imre Paulovits**

Wie weit würden die Rundenzeiten mit dem neuen Ducati-Einheitsmotorrad gegenüber dem Vorjahr verbessert werden? Das war die Frage, auf deren Antwort beim Auftakt der MotoE-WM in Le Mans alle gespannt waren. Der V21L genannte E-Renner schindete gleich Eindruck: Am Ende des Rennwochenendes wurde der bestehende Rundenrekord um 3,3 Sekunden verbessert. Waren die E-Renner im Jahr zuvor noch langsamer als die Moto3, blieb Matteo Ferrari bei seiner schnellsten MotoE-Runde auch 1,3 Sekunden unter dem Quali-Rekord der kleinsten Grand-Prix-Klasse. „Damit wurde unsere Vorgabe erfüllt“, freute sich MotoE-Organisator Nicolas Goubert. „Die hieß: schneller zu sein als die Moto3.“

Vom weißen Papier

Das MotoE-Projekt wurde bei Ducati mit einem weißen Blatt Papier begonnen. „Bei einem E-Fahrzeug ist die Energie, die zur Verfügung steht, das entscheidende Element. Für Leistung braucht man Energie, die wiederum bringt Gewicht mit sich, denn Batterien sind relativ schwer. So muss man eine Form finden, mit möglichst wenig Gewicht und möglichst viel Leistung die geforderte Distanz zu bewältigen“, erklärt Projektleiter Roberto Canè, der zuvor im MotoGP-Projekt für die Elektronikentwicklung zuständig war. Dass Ducati seine Hausaufgaben ordentlich gelöst hat, zeigt die Tatsache, dass das neue Motorrad mit 225 Kilo um 35 leichter ist als seine MotoE-Vorgängerin. „Wir konnten auch die Dorna-Vorgabe um zwölf Kilogramm unterbieten“, sagt Canè stolz.

Noch wichtiger als die nackten Zahlen war für die Fahrer die Fahrbarkeit. Und hier hat die Ducati bei allen gepunktet. „Sie ist ein richtiges Rennmotorrad geworden“, war die einheitliche Meinung. „Wir haben hierfür auf unsere Erfahrung aus dem MotoGP- und Superbike-WM-Projekten zurückgreifen können“, bestätigt Canè. „Bei der Konstruktion des Motorrads haben wir bei der Schwerpunktlage und der Gewichtsverteilung das zugrunde gelegt, was wir in der MotoGP gelernt haben. Das Gleiche gilt für die Abstimmung der Elektronik beim Leistungseinsatz und der Motorbremse.“

Um so viel Gewicht wie möglich zu sparen, wurde das Batteriegehäuse aus Kohlefaser gefertigt und gleich als tragendes Element des Fahrwerks genommen. Vorn wurde nur ein kurzes Stück Aluguss als Aufnahme für den Lenkkopf und hinten zwei gefräste Alu-Platten zur Schwingenaufnahme angesetzt. Die Unterzugschwinge ist aus Aluguss und stützt sich auf einem Federbein von Öhlins ab, der schwedische Hersteller liefert auch die Gabel. Die Räder stammen von Marchesini, die vorderen Bremsscheiben von Brembo mit ausgebildeten Kühlrippen mit 338,5 mm Durchmesser aus der Superbike-WM und werden von zwei Vierkolbenzangen des italienischen Herstellers vom Typ GP4RR M4 mit 32/36 mm Kolbendurchmesser umfasst. Das selbsttragende Rahmenheck ist genau wie alle Verkleidungsteile aus Kohlefaser.

Etwas Besonderes haben sich die Ducati-Techniker bei der Hinterradbremse einfallen lassen. Je nach Fahrerwunsch kann sie von der linken Hand, dem rechten Fuß oder von beiden betätigt werden, die Hydraulikflüssigkeit betätigt aber nicht die Kolben einer hinteren Bremszange, denn diese und die hintere Bremsscheibe hat man sich gespart. Stattdessen wird ein Drucksensor genutzt. Im Schiebebetrieb wirkt der Motor als Drehstromgenerator, speist die Batterie bei der Motorbremse mit Strom. Der Sensor der Hinterradbremse addiert zusätzlich so viel Bremswirkung hinzu, wie der Pedaldruck auf eine 220-mm-Bremsscheibe generieren würde. „Das funktioniert hervorragend, noch besser als die hydraulische Hinterradbremse, denn man kann den Druckpunkt und die Progression beliebig programmieren“, verrät Intact-Techniker Patrick Mellauner.

Mehr als ein Rennmotorrad

Ducati hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass dieses Motorrad ein Prototyp für eine spätere Serie ist. Entsprechend sind sowohl Techniker aus der Rennabteilung als auch der Entwicklungsabteilung an der Entwicklung beteiligt. Aber Ducati CEO Claudio Domenicali stellte bei aller Euphorie klar: „Wir wollen bereit sein, wenn der Markt in unserem Segment nach einem Elektromotorrad strebt. Aber Ducati arbeitet genauso an seinen Verbrennern mit CO_2-Neutralen Treibstoffen.“ ■

PAULOVITS

Der Elektromotor der Ducati arbeitet mit 800 Volt

PAULOVITS

Die vordere Bremse stammt aus der Superbike-WM

PAULOVITS

Enel hat mit einer neuen Ladestation aufgerüstet

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

19 Teams am Start hat die Sidecar-WM lange nicht gesehen. Zum Saisonauftakt in Sachsen war die Hütte voll

EISELE

Neue Hausnummer

Die Premiere der FIM Sidecar World Championship unter der Leitung der Motor Presse Stuttgart ist bestanden. Hat die angeschlagene Serie jetzt eine Chance auf Heilung?

Von: **Anke Wieczorek**

Im Verlagshaus der Motor Presse Stuttgart ist man immer davon ausgegangen, dass das Projekt für einen längeren Zeitraum gestrickt ist. Ja, es gab auch zwei andere Interessenten, die sich um den WM-Zirkus beworben hatten, aber die Motor Presse bot die besten Möglichkeiten, die Serie zu vermarkten. Und sie hat einen hieb- und stichfesten Auftakt vor anderthalb Wochen auf dem Sachsenring geliefert. Jürgen Röder, Chef des Bonovo Racing-Teams von Tim Reeves, Pekka Päivärinta, Bennie Streuer, Josef Sattler und Lennard Göttlich, spricht sogar von einem der besten WM-Läufe in den letzten Jahren. „Ich habe der Sache schon immer positiv gegenübergestanden“, meint der gebürtige Hesse. Vielleicht kristallisiert sich hier und dort noch etwas heraus, was man besser machen könnte, aber das wird man sehen. Wir hatten 19 Starter und eine Liveübertragung im Stream in Deutsch und in Englisch, die sehr gut angenommen wurden, soviel ich weiß. Sicher hat dazu beigetragen, dass die Motor Presse auch auf der anderen Seite mit der IDM schon professionell als Promoter agiert.“ Das ist mehr als es letztes Jahr gab.

Wenn die WM- und IDM-Gespanne 2023 im gleichen Feld fahren, erhalten ausnahmslos alle Teilnehmer ihrer Platzierung im Rennen entsprechend WM-Punkte. Zusätzlich wird es bei einigen Rennen aber weiterhin eine separate IDM-Wertung geben. Hier sind ausschließlich Teams punktberechtigt, die in den vergangenen Jahren noch keine dominanten Erfolge in der Weltmeisterschaft errungen haben. Es werden vorwiegend national auftretende Teams berücksichtigt. Eines ist dabei in beiden Wertungen klar: Der Sport ist teurer geworden. Das Nenngeld ist von 500 auf 900 pro Team gestiegen. „Damit ist noch nicht einmal das Zeitfenster, in dem die Gespanne starten, bezahlt“, lässt Serienmanager Normann Broy wissen; „aber allein der Livestream hat den Teams gezeigt, was der Invest wert ist. Die Meisterschaft wird nicht mehr außerhalb der Öffentlichkeit ausgetragen.“

Geschäftsmann Röder bläst ins gleiche Horn: „Mit 900 Euro Startgeld pro Teilnehmer macht die Motor Presse keinen Gewinn, das muss man ehrlich sagen.“

Die finanzielle Seite ist immer ein prekäres Thema. Die gestiegenen Kosten wie Transportkosten, Benzin und Reifen machen das Kraut fett. Der Deutsche Meister von 2022, Josef Sattler, gibt einen Einblick: „Ich habe für ein kurzes und ein langes Rennen einen Satz Reifen verbraucht. Die Engländer fangen schon im Training mit dem ersten Satz an. Gegenüber dem vergangenen Jahr fahre ich jetzt mit der WM-Beteiligung um 75 Prozent teurer.“ Der Bayer zählt auf: „1000 Euro kostet der Satz Reifen. Am Wochenende brauchst du drei Sätze. Dazu kommt das Nenngeld. Das sind die Grundvoraussetzungen, um überhaupt zu starten. Was aber gut ist: Die Leistungsdichte ist jetzt sehr hoch. Ex-Weltmeister Pekka Päivärinta ist noch nie vom zehnten Startplatz losgefahren, soweit ich zurückdenken kann. Ich selbst kann noch gar nicht sagen, wo ich mit Luca Schmidt stehe, das werden wir erst in Most sehen. Der Sachsenring war ein Linkskurs, Spa-Francorchamps kenne ich nicht. Vielleicht spielt ja auch dort das Kräfteverhältnis mit den Leichtgewichten wieder eine Rolle. Wir haben auf dem Sachsenring mit Gespann, Fahrer und Beifahrer 393 Kilo auf die Waage gebracht, 370 muss man haben. Leichtgewichte wie Birchall oder Streuer müssen drauflegen. Sie verteilen das Gewicht dann natürlich gewinnbringend im Fahrzeug. Das kann ich nicht rausfahren.“ Um auf die Grundkosten zurückzukommen: „Wenn du mit frischen Reifen fünf Zehntel schneller fährst, dafür aber unter den ersten fünf in der WM sein kannst, dann überlegst du dir, ob du nicht vielleicht doch investieren solltest“, so Sattler. Er fügt hinzu: „Das ist eine ganz andere Hausnummer. Da ist richtig was los. Ich war auf dem Sachsenring in der letzten Runde noch voll dabei, da muss ich mir selbst auf die Schulter klopfen.“ Andererseits haben sich IDM-Teams wie das von Jakob Rutz verabschiedet. Auf lange Sicht sieht Sattler aber auch keine zwei Meisterschaften. ■

EISELE

Livestreams sollen auch die weitere Verjüngungskur des Feldes ankurbeln

WM-STAND

	Fahrer/Beifahrer	Motorrad	Punkte
1.	Ben Birchall/Tom Birchall (GB/GB)	Honda	50
2.	Harry Payne/Kevin Rousseau (GB/F)	ARS-Yamaha	30
3.	Todd Ellis/Emanuelle Clément (GB/F)	Yamaha	29
4.	Stephen Kershaw/Ryan Charlwood (GB/GB)	Yamaha	20
5.	Pekka Päivärinta/Ilse de Haas (FIN/NL)	Yamaha	19
6.	Bennie Streuer/Kevin Kölsch (NL/D)	ARS-Yamaha	19
7.	Sam Christie/Tom Christie (GB/GB)	Yamaha	17
8.	Josef Sattler/Luca Schmidt (D/D)	ARS-Yamaha	17
9.	John Holden/Ashley Howes (GB/GB)	ARS-Yamaha	14
10.	Lennard Göttlich/Lucas Krieg (D/D)	ARS-Yamaha	12

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Deutsch-australische Freundschaft: Wird Senna Agius der nächste Meister nach Lukas Tulovic im Intact-Team?

FIM

Moto3-JuniorGP/Moto2-EM/ETC

Kleine Schritte

Die Abstände zur Spitze sind noch deutlich, doch die Fortschritte genauso. Die deutschsprachigen Fahrer in der FIM-Junior-GP-WM haben schon in der zweiten Saisonrunde zugelegt.

Von: **Anke Wieczorek**

Pole und Sieg mit fast fünf Sekunden Vorsprung vor einem Fünfer-Pulk auf dem Circuito Ricardo Tormo in Spanien: Das Ergebnis des Australiers Senna Agius im deutschen Liqui Moly Husqvarna Intact GP Junior Team konnte sich durchaus sehen lassen. Die Gegner trieben es wild, doch Agius war eine feste Konstante und blieb sich wie schon vor zwei Wochen in Estoril treu. Der dritte Sieg in Folge hat ihm bereits 29 Punkte Vorsprung in der Gesamtwertung beschert.

Deutsch wurde in seinem Team in der JuniorGP-WM-Klasse gesprochen, in der Angel Piqueras zum Doppelsieg fuhr. Dahinter gab es extrem viele Stürze, aber Leo Rammerstorfer, der IDM-Vize von 2022, blieb sitzen. Das zweite Rennen am Sonntag beendete der Österreicher auf dem 13. Platz. Die ersten drei Punkte sind also geholt. „Er hat richtig gebissen", konnte Teammanager Dirk Reissmann erkennen, „und 26 Sekunden Abstand zur Spitze sind für einen Anfänger in der JuniorGP-WM nicht schlecht."

Beste Aussichten auf Punkte hätte theoretisch auch Jakob Rosenthaler gehabt, der die Saison mit einem prächtigen dritten Platz begonnen hatte. Die Trainings liefen verheißungsvoll, doch der Österreicher hatte sich ganz offensichtlich einen Virus eingefangen und musste sich am Samstag sogar in ärztliche Behandlung begeben. Der Ausbruch war so intensiv, dass man im Team am Sonntag keinen Start riskieren wollte. Blickpunkt bleibt auch immer der Schweizer Noah Dettwiler vom Team Cuna de Campeones. Er nahm sieben Zähler mit.

Im European Talent Cup kam es einmal mehr zu Millimeterentscheidungen. Zwischen Doppelsieger Máximo Quiles und Brian Uriarte passte im zweiten Lauf kein Blatt.

Auch Valentino Herrlich konnte sich diesmal für die Hauptrennen qualifizieren, woran seine Teamkollegen Loris Schönrock und Jona Eisenkolb von F. Koch Rennsport noch scheiterten. Der erste Lauf dauerte nur Sekunden. In der zweiten Kurve fuhr ihm ein Konkurrent vors Vorderrad, und von hinten gab es einen Schlag. Fazit: Kampfspuren am Auspuff, Sturz, Ende. Zum zweiten Rennen war der 14-Jährige wieder pünktlich am Start. Resultat: P 23.

Herrlich fuhr in einem Pulk, in dem bis P 15 alles möglich war. „Natürlich ist es schade, dass er nicht weiter vorn gelandet ist, aber ich hätte nicht gedacht, dass er überhaupt schon dort fahren kann. Das erste Rennen hat ihm gefehlt, er kennt die Strecke und die Serie nicht, und das ist eine andere Hausnummer als bisher der Northern Talent Cup", so Teamchef Frank Koch. Weiter geht es am 4. Juni 2023 in Jerez. ■

MOTO2 – EM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Senna Agius (AUS)	Kalex	28.51,513 min
2.	Mattia Rato (I)	Kalex	+4,828 s
3.	Carlos Tatay (E)	Kalex	+5,859 s
4.	Roberto Garcia (E)	Kalex	+6,952 s
5.	Yeray Ruiz (E)	Kalex	+8,352 s
6.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex	+9,171 s

FIM

Doppelsieger Máximo Quiles fuhr im European Talent Cup, als ob es kein Morgen gäbe

EM-STAND

1.	Agius	75 Punkte
2.	Rato	44
3.	Tatay	36
4.	Cardelus	33
5.	Antonelli	32
6.	Ruiz	32
7.	Toledo	25

MOTO3-JUNIOR GP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Angel Piqueras (E)	Honda	28.28,065 min
2.	Joel Esteban (E)	GasGas	+0,091 s
3.	Luca Lunetta (I)	KTM	+5,586 s
4.	Jacob Roulstone (AUS)	GasGas	+5,601 s
15.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+19,194 s
19.	Leo Rammerstorfer (A)	Husqvarna	+43,075 s

MOTO3-JUNIOR GP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Angel Piqueras (E)	Honda	27.00,844 min
2.	Jacob Roulstone (AUS)	GasGas	+0,458 s
3.	Alvaro Carpe (E)	Husqvarna	+4,768 s
4.	Luca Lunetta (I)	KTM	+4,858 s
10.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+14,915 s
13.	Leo Rammerstorfer (A)	Husqvarna	+26,179 s

WM-STAND

1.	Piqueras	70 Punkte
2.	Roulstone	44
3.	Lunetta	42
4.	Carraro	40
10.	Rosenthaler	16
15.	Dettwiler	11
19.	Rammerstorfer	3

EUROPEAN TALENT CUP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Máximo Quiles (E)	Honda	27.25,488 min
2.	Guido Pini (I)	Honda	+8,917 s
3.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+9,194 s
4.	Dodo Boggio (I)	Honda	+9,315 s
5.	Giulio Pugliese (I)	Honda	+9,403 s
6.	Adriano Donoso (E)	Honda	+9,991 s

EUROPEAN TALENT CUP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Máximo Quiles (E)	Honda	26.51,806 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	+0,006 s
3.	Alberto Ferrandez (E)	Honda	+0,096 s
4.	Dodo Boggio (I)	Honda	+0,140 s
5.	Jesus Rios (E)	Honda	+0,198 s
6.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+0,424 s

CUP-STAND

1.	Quiles	83 Punkte
2.	Uriarte	78
3.	Salmela	55
4.	Boggio	44
5.	Pini	38
6.	Gonzales	37
7.	Pugliese	29

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der schwärzeste Tag

Am 20. Mai 1973 starben bei einem Massensturz während des 250er-Rennens des Großen Preises der Nationen in Monza der amtierende Weltmeister Jarno Saarinen und Vizeweltmeister Renzo Pasolini. Für viele starb an diesem Tag der Rennsport. Andere taten alles, um so etwas nie wieder geschehen zu lassen.

Von: **Imre Paulovits**

Es war der Anblick des Grauens. „Es sah aus, als wäre ein Flugzeug abgestürzt“, erinnert sich Dieter Braun. „Überall lagen Trümmer, und es brannte lichterloh. Trotzdem hielt es die Rennleitung nicht für nötig, das Rennen abzubrechen.“ Mitten in diesem Inferno, kurz nach dem Start des 250er-Rennens in Monza, starben der amtierende Weltmeister und der Vizeweltmeister dieser Kategorie. Die Bilder gingen um die Welt und erschütterten nicht nur die Motorsport-Gemeinde. Für viele waren nicht nur zwei der besten Fahrer, sondern der Motorradsport gestorben. Doch es sollten noch viele Jahre vergehen, bis die unrühmlichen Umstände, die zu dieser Katastrophe geführt hatten, wirklich für immer beseitigt waren.

„Zu dieser Zeit waren wir Rennfahrer für den Weltverband FIM und die Organisatoren nicht mehr wert als ein Ersatzteil an unseren Motorrädern“, weiß Dieter Braun aus mehreren ähnlichen Ereignissen zu berichten. „Wir waren ihnen ausgeliefert und hatten wenig Chancen, etwas zu ändern. Wenn wir auf Missstände aufmerksam gemacht haben, war die Chance groß, dass wir für die nächsten Rennen gesperrt wurden, und wir waren auf die Startgelder angewiesen, um über die Saison zu kommen. Erst als Kenny Roberts und Barry Sheene für 1980 die World Series organisiert hatten und die FIM ohne Fahrer dagestanden wäre, lenkten sie erstmals ein.“

Dabei hatte es nach dem Unglück in Monza auch in der italienischen Meisterschaft an der gleichen Stelle weitere Tote gegeben. Als am Nürburgring 1974 die Fahrer wegen zu wenig Strohballen vor den Leitplanken protestierten, wurden die, die den Streik angezettelt hatten, darunter auch Dieter Braun, gesperrt. „Bei den jährlichen FIM-Kongressen klopften sich alle nur auf die Schultern, und die Unfälle waren bis dahin wieder vergessen“, so Braun.

Grobe Fahrlässigkeit

Monza war eine Hochgeschwindigkeits-Strecke, und sie hatte bereits viele Todesopfer gefordert. Nach dem tödlichen Unfall von Jochen Rindt 1970 wurde sie für die Formel 1 durch zwei Schikanen vor der Curva Grande und der Parabolika entschärft, die Motorräder fuhren sie weiter in ihrer Ursprungsform. „Die Curva Grande ging mit der 250er Vollgas, das waren über 220 km/h“, erinnert sich Dieter Braun. „Während des 350er-Rennens hatte ich festgestellt, dass sich das Motorrad auf der Ideallinie immer bewegte, da bin ich immer ein Stück neben ihr gefahren. Nach dem Rennen waren die Profilblöcke des Michelin PZ2, den wir damals alle fuhren, regelrecht weggerissen. Es waren Ölflecken in dieser Kurve, und darauf hat der Reifen immer wieder durchgedreht.“ Einige Fahrer gingen zur Rennleitung, um zu erwirken, dass die Curva Grande vor dem 250er-Lauf gereinigt wurde, doch man dachte nicht daran, weil es den Zeitplan verzögert hätte, und ließ die Fahrer gar von der Polizei aus der Rennleitung entfernen.

Dieter Braun war einer der besten Starter und huschte auch diesmal als Erster davon. Er kam sauber durch die Curva Grande, doch hinter ihm stürzten Renzo Pasolini mit der Aermacchi und Jarno Saarinen mit der Werks-Yamaha und lösten eine Massenkarambolage aus. Ihre prallge-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Beginn des Grauens: Dieter Braun (#38) führt, Jarno Saarinen und Renzo Pasolini stürzen in die Strohballen. Zwölf Fahrer hinter ihnen krachen in die Unfallstelle

PIAZZA

ARCHIV

Renzo Pasolini (#2) und Jarno Saarinen (#5) waren die Besten der WM 1972

ARCHIV

Schillernd: Jarno und Soili Saarinen

YAMAHA

Jarno Saarinen und die Yamaha YZR 500: Die überlegene Paarung der Saison 1973 und eine, die die Zukunft bestimmt hätte

füllten Glasfaser-Tanks barsten beim Aufprall, das Zweitakt-Gemisch ergoss sich über die Fahrbahn und machte sie spiegelglatt. Zwölf Fahrer hinter ihnen kamen zu Fall, das ausgelaufene Benzin entzündete sich von den Funken der schlitternden Motorräder, und die Flammen griffen auf die Strohballen über. „Als ich aus der ersten Runde kam, wurde mir auf der Zielgeraden nichts angezeigt“, so Dieter Braun. „Auch dahinter wurden keine Flaggen geschwenkt, aber John Dodds kam mir entgegengelaufen und fuchtelte mit den Armen. Da wurde mir klar, dass etwas passiert sein musste. Ich ging vom Gas, und im nächsten Moment hatte ich das Inferno vor mir. Irgendwie hatte ich es geschafft, ausreichend abzubremsen, um irgendwie in den Flammen und dem dichten Rauch zwischen den Trümmern hindurchzufahren. Ich fuhr langsam weiter, aber dann kam Roberto Gallina flach liegend an mir vorbei und wollte seine Chance nutzen. Ich fuhr an die Box, aber auch da war vom Rennabbruch noch nichts zu sehen. Ich konnte nach dem, was ich gesehen hatte, nichts sagen, ich war völlig geschockt. Dann kam Soili Saarinen zu mir und fragte, ob ich wüsste, was mit Jarno war, ich konnte nur meine Hand vor mein Visier legen.“

Auch die Rettungsarbeiten am Unfallort liefen chaotisch, und als die Fahrer aus dem Trümmerfeld geborgen waren, wurde klar: Jarno Saarinen und Renzo Pasolini waren tot, überrollt von der Masse, die ihnen folgte. Die Polizei leitete eine Ermittlung ein, aber die Ergebnisse wurden Jahre unter Verschluss gehalten, und es wurde nie ganz klar, was vertuscht werden sollte. Erst fast 20 Jahre später wurde bekannt, dass bei der Aermacchi von Pasolini der Motor festgegangen war, was den Unfall ausgelöst hatte. Damit konnte Walter Villa im Nachhinein seinen Seelenfrieden finden, denn lange galt der Ölverlust seiner 350er Benelli als Unfallursache.

Für viele Italiener endete an diesem Tag die Liebe zum Rennsport. Renzo Pasolini war der Liebling der Massen, der Underdog, der immer wieder in der Lage war, bei den Straßenrennen an der Adria den reichen Giacomo Agostini auf der übermächtigen MV Agusta zu schlagen.

Erloschener Komet

Jarno Saarinen war der Komet, der alle überzeugte. Er und seine bildschöne Frau Soili waren der Lichtblick des Fahrerlagers, und der „fliegende Finne“ war nach dem Gewinn der 250er-Weltmeisterschaft 1972 richtig durchgestartet. Er gewann 1973 die Daytona 200, die Imola 200 und dominierte auch alle Rennen vor der WM-Saison in Italien. Dann war er mit der brandneuen Yamaha YZR 500 OW-20 beim Saison-Auftakt in Le Castellet unantastbar, der sieggewohnte Giacomo Agostini stürzte beim Versuch, mit ihm mitzuhalten. Auf dem Salzburgring setzte er seine Siegesserie fort, und er führte auch in Hockenheim, bis seine Kette riss. Bei den 250ern hatte er die ersten drei Grands Prix überlegen gewonnen.

Doch Saarinen hatte sich bei einem Sturz bei den 350ern in Imola am 25. März das Knie lädiert. Dr. Claudio Costa, der ein besonderes Verhältnis zu dem Finnen aufgebaut hatte, sorgte dafür, dass er die nächsten Rennen fahren konnte. Costa war in Monza vor Ort, sah die Missstände und war erschüttert. Wenn er sich auch lange Gedanken darüber machte, ob Saarinen ohne seine Hilfe vielleicht nicht hätte fahren können und so am Leben geblieben wäre, sorgte die Katastrophe schließlich dafür, dass Costa all seine Energie und Möglichkeiten dafür aufbrachte, eine Eingreiftruppe für solche Fälle aufzustellen. Ab dem Österreich-GP 1977 war er mit der Clinica Mobile bei den WM-Läufen vor Ort, zuerst ein zur Klinik umgebautes Wohnmobil, später ein mit einem voll ausgestatteten Operationssaal ausgerüsteter Sattelschlepper, mit dem er so viele Rennfahrerleben gerettet hat. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Razgatlioglu zu BMW

Das Superbike-WM-Projekt von BMW hat ungeahnte Fahrt aufgenommen: Im nächsten Jahr wird Ex-Weltmeister Toprak Razgatlioglu bei den Münchnern fahren!

Von: **Imre Paulovits**

Es ist die Sensation schlechthin und zeigt, wie sehr sich die Bayern der Superbike-WM verschrieben und die Chance ergriffen haben, um den WM-Titel zu kämpfen. Es hatte sich aber schon einiges angedeutet. Scott Redding ließ in Assen raus, dass seine Zukunft noch ungeklärt sei, und man hatte auch im türkischen Lager um den schlauen Kenan Sofuoglu und seinen Weltmeister Toprak Razgatlioglu herum das Gefühl, dass etwas im Busch ist. Wie 2019, als ihn Kawasaki beim 8-Stunden-Rennen von Suzuka neben den Routiniers Jonathan Rea und Leon Haslam nicht fahren ließ, um durch Unerfahrenheit nicht den Sieg zu gefährden und die Türken umgehend zu Yamaha wechselten, hatte man seit dem MotoGP-Test von Toprak, dem keine großen Schlagzeilen folgten, das Gefühl, dass nicht mehr alles in bester Ordnung war. Nun ist es heraus: Der Superbike-Weltmeister von 2021 wird Yamaha zum Ende des Jahres verlassen und nächstes Jahr bei BMW fahren. Yamaha-Projektleiter Andrea Dosoli meinte in seinem Statement noch, man hätte Razgatlioglu ein Angebot gemacht, das seinen Wert aufzeige. Doch der hat in München ein noch besseres Angebot bekommen. Dabei kann es sich nicht nur um Geld gehandelt haben: BMW wird auch technisch aufrüsten müssen, um die Wünsche des Ex-Weltmeisters zu erfüllen. ■

WORLDSBK

Toprak Razgatlioglu wechselt die Farben: 2024 statt Yamaha-Blau BMW-bunt

Superbike-WM

Kawasaki testet weiter

An Einsatz fehlt es dem Kawasaki-Werksteam nicht, ihr Motorrad für Jonathan Rea und Alex Lowes wieder näher an die Ducati zu bringen. Letzte Woche testeten sie in Jerez unter heißen Bedingungen.

Von: **Imre Paulovits**

Auf die gemeinsamen Tests in der Woche zuvor in Misano, wo Álvaro Bautista mit der Ducati die schnellste Zeit fuhr und Yamahas Toprak Razgatlioglu eine unheimlich gute Racepace fand, hatte Kawasaki mit seinen beiden Werksfahrern Jonathan Rea und Alex Lowes verzichtet und stattdessen nur Testpilot Florian Marino fahren lassen. Dafür fuhren Rea und Lowes einen Tag in Jerez. Das Team wollte bei heißen Bedingungen testen, und die bekamen sie auf der andalusischen Strecke auch. So konnten sie bei 50 Grad Asphalttemperatur eine Rennsimulation abspulen und sich damit auf die Sommer-Saison der WM vorbereiten, wo ähnliche Bedingungen zu erwarten sind. „Wir müssen uns unbedingt beim Grip unter heißen Bedingungen, das heißt über 45 Grad Asphalttemperatur, verbessern“, gab Teamchef Guim Roda zu. „Das war in Misano nicht möglich, also sind wir nach Jerez ausgewichen, und das hat sich gelohnt.“ ■

WORLDSBK

Jonathan Rea: In Jerez bei 50 Grad Asphalttemperatur für Hitzerennen getestet

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

BMW hat nicht nur seinen Vertrag mit Toprak Razgatlioglu unter Dach und Fach gebracht, auch das Bonovo Action Satelliten-Team von Jürgen Röder wird weiterbestehen. Röder hat letzte Woche seinen Vertrag mit BMW für 2024 verlängert. Wer die Fahrer sein werden, ist noch offen, diese haben ihre Verträge direkt mit dem Werk. Die Chancen von Loris Baz und Garrett Gerloff stehen nach ihren Leistungen bei den ersten Rennen aber nicht schlecht, dass sie bleiben können.

IDM SUPERSPORT 300

Es sind besondere Zeiten für Füsport-RT Motorsports by SKM-Kawasaki, denn neben der Führung in der Supersport-300-Weltmeisterschaft mit Petr Svoboda ist das Team zusammen mit Inigo Iglesias nun auch Spitzenreiter in der kleinsten Klasse der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM). Der Spanier Inigo Iglesias feierte sein IDM-Debüt auf dem Sachsenring mit einem vierten Platz, nachdem er wegen eines Frühstarts eine doppelte Long Lap Penalty kassiert hatte. Der Team-Neuzugang schlug im zweiten Rennen zurück und gewann. Damit führt er die Meisterschaft mit 38 Punkten vor den beiden Deutschen Dustin Schneider und Lennox Lehmann an, die 35 beziehungsweise 29 Punkte auf dem Konto haben. Teamchef Rob Vennegoor ist überwältigt und hofft, dass es so weitergeht: „Sowohl in der IDM Supersport 300 als auch in der WorldSSP300 an der Spitze zu stehen, ist etwas, wovon man manchmal träumt. Wo es jetzt Wirklichkeit ist, werden wir alles tun, um diese Position zu halten.“

ROADRACING

Es ist wieder so weit: Nächsten Montag beginnt die diesjährige TT auf der Isle of Man. Von Montag, 29. Mai, bis Freitag, 2. Juni, finden die Trainings und Qualifikationen, vom 3. bis 10. Juni die Rennen statt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hardenduro-WM

Zum Auftakt Lettenbichler

Perfekter Saisonstart für Hardenduro-Weltmeister Manuel Lettenbichler: Der Bayer gewann das Xross Hard Enduro in Serbien in den Wäldern um Zlatibor, während SuperEnduro-Weltmeister Billy Bolt auf Platz 10 abstürzte.

Von: **Thomas Schiffner**

Der erste Saison-Event ging über einen Prolog und drei Wertungstage mit insgesamt 300 Kilometern. Den Prolog gewann Billy Bolt und kassierte dafür – neu – die ersten drei Meisterschaftspunkte vor Rieju-Pilot Alfredo Gomez und dem Kanadier Tristan Hart (KTM).

Beim Xross müssen die Teilnehmer, wie in der Rallye-WM, mit GPS-Geräten selbst navigieren. Bei Abweichungen von der vorgegebenen Route setzt es Strafzeiten. Genau das passierte Mitfavorit Billy Bolt gleich am ersten Fahrtag: Er bekam 43 Strafminuten aufgebrummt, von denen er sich nicht erholen konnte.

KTM-Werkspilot Lettenbichler setzte am ersten Tag den Grundstein zum Erfolg, indem er bei schwersten Bedingungen im Regen 13 Minuten vor Mario Roman (Sherco) und 19 Minuten vor dem starken Bulgaren Teodor Kabakchiev (KTM) ins Ziel kam.

Am zweiten Tag katapultierte sich Bolt mit dem Tagessieg vor Lettenbichler hoch auf Platz 3 im Zwischenstand, doch am letzten Tag musste er die Platzierung mit einem technischen Defekt und Verlust von 78 Minuten wieder herschenken. Lettenbichler ging mit 25 Minuten Vorsprung auf Roman in den letzten Tag und konnte ihn im Ziel auf 33 Minuten ausbauen, was den Gesamtsieg vor dem Spanier und Kabakchiev bedeutete. „Ich bin super happy über das gesamte Wochenende. Ich bin richtig heiß gelaufen, aber konstant gefahren. Aber wir haben noch eine lange Saison vor uns“, sagte „Mani“. ■

FUTURE7MEDIA

Harte Bedingungen, beste Ausgangsposition: Sieger Manuel Lettenbichler

HARDENDURO-WM

Xross Hard Enduro Rally (SRB), 17.-20.5.

1.	Man. Lettenbichler (D), KTM	9:49.28,6
2.	Mario Roman (E), Sherco	+33.09,50
3.	Teod. Kabakchiev (BG), KTM	+39.35,52
4.	Trystan Hart (CDN), KTM	+43.35,82
5.	Michael Walkner (A), GasGas	+47.21,38
6.	Graham Jarvis (GB), Husqv.	+1:20.32 h
7.	Alfredo Gomez (E), Rieju	+1:27.25 h
8.	David Cyprian (CZ), KTM	+1:34.58 h
9.	Will Hoare (GB), GasGas	+1:39.53 h
10.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+1:52.12 h

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 7 Veranstaltungen

1.	Manuel Lettenbichler	20 Pkte.
2.	Mario Roman	17
3.	Teodor Kabakchiev	15
4.	Trystan Hart	14
5.	Michael Walkner	11
6.	Graham Jarvis	10
7.	Alfredo Gomez	9
8.	David Cyprian	8
9.	Will Hoare	7
10.	Billy Bolt	6

Speedway U23-Team-EM Stralsund

Unglücklich Letzte

Knapp vier Wochen nach der Pleite der Senioren bei der Speedway-Europameisterschaft in Stralsund erlebte die U23-Mannschaft an der Ostsee das gleiche Waterloo: Die Gastgeber wurden hinter Schweden, Tschechien und Großbritannien Letzte.

Von: **Thomas Schiffner**

Es gab zwei Unterschiede zum EM-Auftritt der DMSB-Vertretung 27 Tage vorher im Paul-Greifzu-Stadion: die Teamaufstellung – per Reglement sind nur unter 23-Jährige zugelassen. Und das Teammanagement: Unmittelbar nach der 14-Punkte-Pleite der Senioren war Teammanager Herbert Rudolph zurückgetreten. Der Speedwayausschuss hatte danach den ehemaligen Fahrer Matthias Bartz und den Funktionär Sascha Dörner als Interims-Manager für alle Speedway-Teams berufen. Geholfen hat es nicht.

Zunächst führten die Briten die Wertung an. Ab Heat 14 übernahmen die Schweden den Lead und bauten die Führung in den Finalläufen auf neun Punkte Vorsprung vor Tschechien aus. Dabei ging es auf den Plätzen 2, 3 und 4 ganz knapp her. Nach Heat 3 hatte Deutschland geführt, nach Heat 8 waren sie noch Zweite. Vor den Final Heats lagen Norick Blödorn, Erik Bachhuber, Marius Hillebrand, Lukas Baumann und Speed-Lady Celina Liebmann nur einen Punkt hinter den zweitplatzierten Briten und einen Punkt vor Tschechien. Zweitbester Deutscher war nach Blödorn Marius Hillebrand. Doch in der Finalserie kamen nur Blödorn und Baumann auf je einen Punkt, womit die Tschechen die DMSB-Mannschaft noch um vier Punkte überholten. Sportliche Relevanz hatte das keine mehr, denn für das Finale am 23.07. in Macon qualifizierte sich lediglich Sieger Schweden, der auf Polen, Dänemark und Frankreich trifft. ■

QUASCHNING

Konkurrenzfähig: Als bester Deutscher konnte Norick Blödorn (vorn) mithalten

SPEEDWAY-U23-EM

Semifinale Stralsund (D), 18. Mai

1. **Schweden 38 Punkte:** A. Karlsson 6, J. Grahn 8, G. Grahn 2, C. Henriksson 10, P. Hellström-Bängs 12
2. **Tschechien 29 Punkte:** P. Chlupac 6, D. Klima 9, J. Vanicek 1, M. Kamenik 0, J. Kvech 13
3. **Großbritannien 28 Punkte**
4. **Deutschland 25 Pkte.:** E. Bachhuber 5, Marius Hillebrand 7, Lukas Baumann 3, Celina Liebmann 0, Norick Blödorn 10

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auswärtssieg für den Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha) im Franzosenland

Saisonpremiere für Seewer

Beim WM-Lauf im französischen Villars-sous-Écot feierte der Schweizer Yamaha-Pilot Jeremy Seewer den ersehnten ersten GP-Sieg der laufenden Saison. Die Plätze auf dem Tagespodium gingen an Lokalmatador Romain Febvre (Kawasaki) und GasGas-Pilot Jorge Prado, der damit das Red Plate verteidigte. In der MX2-Klasse bejubelten die Fans den Heimsieg von Thibault Benistant (Yamaha).

Von: **Frank Quatember**

Runde 7 der Motocross-Weltmeisterschaft bot den Fans alles, was das Motocross-Herz begehrt. Der Oldschool-Track war eine typisch französische, knochenharte Berg- und Talbahn mit Rillen so tief wie ein Traktorreifen. Dazu Sonne satt und Massen von Zuschauern rund um das Areal fast wie beim Cross der Nationen. Die Strecke war schwer, teilweise unberechenbar und forderte von Piloten wie Jago Geerts oder Alberto Forato ihren Tribut.

Im MXGP-Qualifying am Samstag lag zunächst Seewer in Front, wurde aber humorlos von Jorge Prado kassiert. Der Spanier holte sich ungefährdet die zehn Punkte für den nächsten Quali-Sieg. Daran hat die Konkurrenz um Herlings und Febvre weiter hart zu knabbern.

Der erste Lauf startete mit dem fünften Holeshot des Eidgenossen Jeremy Seewer in 2023. Am Hinterrad klebten zunächst Prado und Febvre, doch Jeffrey Herlings machte enorm Druck und ging am Franzosen vorbei. Prado nutzte seinerseits eine kleine Schwäche von Seewer und übernahm die Führung.

Fans zum Kochen gebracht

Es folgte ein toller Fight um Platz 3 zwischen Febvre und Herlings, bei dem der Local Hero die Tausenden Fans zum Kochen brachte und kurz darauf sogar Seewer angriff. Doch diesmal hatte der Bülacher das Glück auf seiner Seite: Nach fünf Runden entwickelte sich ein spannender Dreikampf an der Spitze. Und tatsächlich knackte Seewer das spanische Bollwerk, Prado reagierte lediglich mit einem nervösen Schulterblick. Der WM-Leader gab alles, während im Hintergrund Herlings zu seiner gewohnten späten Attacke in Rennhälfte 2 blies. Der KTM-Star machte zuerst kurzen Prozess mit Romain Febvre und begab sich auf die Jagd nach Prado. Mit hohem Risiko und unglaublichem Tempo fuhr „The Bullet“ die Lücke zum Galizier zu und brachte im persönlichen Eins-gegen-eins-Duell seinen härtesten Konkurrenten um die WM.

> „Diesen Sieg habe ich gebraucht. Ich hatte eine grausame Saison bisher.“
> GP-Sieger Jeremy Seewer

Und auch Febvre nutzte kurz vor Ultimo seine Chance und passierte Prado, der Tempo und Rhythmus verlor. Seewer frohlockte im TV-Interview nach Rennschluss: „Das hab ich gebraucht, ich hatte eine grausame Saison bisher.“

Seewer: Sechster Holeshot

Und weil es so gut lief, ließ der Schweizer in Lauf 2 gleich den sechsten Startsieg folgen! Doch schon ausgangs der Startkurve klebten Romain Febvre und die beiden Spanier Prado und Fernández am Hinterrad des Bülachers. Für Herlings hingegen begann das Rennen mit viel Pech und jeder Menge Stress für Teamchef Antonio Cairoli, denn der Top-Favorit aus Holland musste in Runde 2 in die „Goggle Lane“, um seine zerstörte Brille zu wechseln. Kurz darauf folgte in Runde 4 der endgültige K.o. Ursache war eine verbogene Fußraste an der Factory-KTM.

Des einen Leid, des anderen Freud: Der Spanier Jorge Prado kam als Laufdritter ins Ziel und konnte seine WM-Führung somit

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

auf stolze 24 Punkte ausbauen. Der Tagessieg in Villars-sous-Écot ging an einen überglücklichen Jeremy Seewer: „Ich kann es nicht glauben! Nach den vielen Crashes und den Schmerzen habe ich es geschafft! Okay, in Lauf 2 konnte ich Romain nicht halten, aber der Tagessieg war wichtiger. Am Ende war es fast ein Heimsieg, so viele Schweizer Fans waren hier. Ich hoffe und glaube, jetzt laufen die Dinge in die richtige Richtung."

Romain Febvre war überwältigt: „Vor zwei Wochen dachte ich, die Saison wäre vorbei, und heute gelingt mir fast der GP-Sieg."

Das prominenteste Opfer der Strecke war am Samstag der Belgier Jago Geerts, der in einer Bergabpassage die Kontrolle über die Werks-Yamaha verlor und sich spektakulär überschlug. Diagnose Handgelenkbruch, Rückkehr ungewiss! Und das, nachdem sich in der Vorwoche bereits Simon Längenfelder (GasGas) nach einem Trainingsunfall mit Bruch des rechten Arms für längere Zeit verabschieden musste.

Der erste Beifall gehörte Startsieger Kevin Horgmo, der aber umgehend von Roan van de Moosdijk kassiert wurde. Um Platz 3 kämpften erbittert Thibault Benistant und Quali-Sieger Kay de Wolf, der sich mit Ellenbogen-Einsatz durchsetzen konnte. Es wurde nun eng für Horgmo, und De Wolf brauchte nur Sekunden, um den Norweger zu überholen.

Laufsieg für 16-Jährigen

Etwas später ließen Benistant, Liam Everts sowie der Italiener Andrea Adamo dem Kawasaki-Piloten keine Chance. und das Rennen nahm an Fahrt auf. Zum Fight an der Spitze gesellten sich Everts junior und Adamo. Van de Moosdijk verlor wie Landsmann De Wolf den Rhythmus, während die Fans im Ziel den Laufsieg von Benistant vor Everts und Adamo feierten.

Der 16-jährige belgische Rookie Lucas Coenen glänzte im zweiten Lauf mit dem Startsieg vor Benistant und De Wolf, während Andrea Adamo Pech am Start und viel Arbeit vor sich hatte. Coenen fuhr ein ebenso sensationelles wie fehlerloses Rennen sicher nach Hause. Dahinter lieferten sich De Wolf und Benistant ein hartes Duell, das der Franzose für sich entschied und sich damit den GP-Sieg vor Adamo sowie Liam Everts sicherte. Mit diesem Ergebnis fehlt dem Italiener nur ein Punkt zur WM-Führung. ■

WASNER

Heimvorteil und MX2-GP-Sieg gezogen: Thibault Benistant (Yamaha)

WASNER

Heimsieg knapp verpasst, aber WM-Dritter: Romain Febvre (Kawasaki)

MOTOCROSS-GP FRANKREICH/MXGP

Villars-sous-Écot (F): 21. Mai, 7. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **1. Lauf:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 17 Runden à 1,780 km (= 30,260 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	34.42,224 min = 52,317 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	+ 11,698 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 16,251 s
4.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	+ 17,890s
5.	Ruben Fernández (E)	Honda	17	+ 38,763 s
6.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	17	+ 43,210 s
7.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 44,762 s
14.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1.24,325 min
16.	Mark Scheu (D)	Husqvarna	17	+ 1.50,179 min
24.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 1 Runde

Villars-sous-Écot (F): 21. Mai, 7. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet, 31 gewertet, 17 Runden à 1,780 km (= 30,260 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	34.16,825 min = 52,963 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 3,497 s
3.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	+ 11,894 s
4.	Ruben Fernández (E)	Honda	17	+ 14,569 s
5.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 17,885 s
6.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 32,387 s
7.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 37,670 s
10.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 58,783 s
12.	Henry Jacobi (D)	KTM	17	+ 1.21,615 min
18.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 1 Runde

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	342 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	318
3.	Romain Febvre	263
4.	Ruben Fernandez	263
5.	Jeremy Seewer	243
6.	Calvin Vlaanderen	226
7.	Glenn Coldenhoff	217
10.	Valentin Guillod	162
19.	Tom Koch	54
21.	Maximilian Spies	31

1.	Yamaha	352 Punkte
2.	GasGas	348
3.	KTM	333

MOTOCROSS-GP FRANKREICH/MX2

Villars-sous-Écot (F): 21. Mai, 7. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 17 Runden à 1,780 km (= 30,260 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	34.36,427 min = 52,463 km/h
2.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 2,293 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 4,080 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 8,514 s
5.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 29,061 s
6.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 33,430 s
7.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	+ 42,962 s
8.	Marc-Antoine Rossi (F)	KTM	17	+ 47,649 s
9.	Mikkel Haarup (DK)	KTM	17	+ 56,041 s
20	Mike Gwerder (CH)	KTM	16	+ 1 Runde

Villars-sous-Écot (F): 21. Mai, 7. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 26 Grad. **2. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 17 Runden à 1,780 km (= 30,260 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	34.07,689 min = 53,199 km/h
2.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 6,117 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 15,877 s
4.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 22,410 s
5.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 32,554 s
6.	Marc-Antoine Rossi (F)	KTM	17	+ 1.03,755 min
7.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 1.15,735 min
8.	Ferruccio Zanchi (I)	KTM	17	+ 1.23,286 min
9.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 1.25,539 min
13.	Mike Gwerder (CH)	KTM	17	+ 1.40,655 min

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts (B)	319 Punkte
2.	Andrea Adamo	318
3.	Kay de Wolf	307
4.	Thibault Benistant	303
5.	Simon Längenfelder (D)	259
6.	Roan van de Moosdijk	254
7.	Liam Everts	235
8.	Kevin Horgmo	201
27.	Mike Gwerder	14
36.	Marcel Staufer	7

1.	Yamaha	390 Punkte
2.	Husqvarna	330
3.	KTM	323

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Finale: Smolinski (#84) startet besser als Franc (#444), fällt aber später aus

VELDHUIZEN

Nicht Smolinskis Tag

Den ersten GP der Langbahnsaison hätte Martin Smolinski haushoch gewinnen müssen. Weil den Weltmeister von 2018 zwei technische Defekte einbremsten, holte sich der 2022 ebenfalls verletzte Tscheche Josef Franc nicht unverdient die ersten 21 WM-Punkte. Ex-Weltmeister Lukas Fienhage kam vor 14 000 Zuschauern als Dritter auf das Podium.

Von: **Thomas Schiffner**

Mit fünf von 15 GP-Teilnehmern standen die Chancen auf Podestplätze für deutsche Teilnehmer auf dem Highspeed-Sandbahnoval in Herxheim von vornherein gut. Doch neben Fienhage, Stephan Katt, Max Dilger und Wildcard-Pilot Daniel Spiller hatte nur Martin Smolinski reale Chancen, den GP-Sieg im Lande zu halten.

Der begann nach seiner verletzungsbedingten WM-Abstinenz letztes Jahr mit seinen beiden Jawas, eine Mischung aus Eigen-Setup und Tuning des Traunsteiners Manfred Knappe sen., wie die Feuerwehr. Viermal fuhr der 38-Jährige der Konkurrenz weit davon. In seinem letzten Vorlauf, gegen eigentlich schwächere Gegner, rollte sein Bike plötzlich aus: „Ein Stehbolzen war abgerissen. So etwas kommt halt vor“, erklärte der Olchinger. Das war an sich noch kein Problem für Smolinskis Sieg-Ambitionen, denn mit 16 Punkten qualifizierte er sich hinter Josef Franc (18) immer noch direkt für das Finale.

Halbe Runde geschoben

Auch der Brite Zach Wajtknecht schaffte das. Er zog punktgleich mit dem Vierten, Gaetan Stella, in den Endlauf, obwohl er in seinem letzten Vorlauf in der letzten Runde auf der Gegengeraden stehen blieb. Da auch Kenneth Kruse Hansen ausfiel, beschloss der Vizeweltmeister, in einem Kraftakt die letzten 450 Meter zu schieben – nur, um danach zu erfahren, dass er dennoch keinen Punkt bekam, weil er vorher bereits die Bahn verlassen hatte.

Den Weg über das Last Chance Heat mussten Chris Harris, Jacob Bukhave, Gaetan Stella, Romano Hummel und Lukas Fienhage suchen. Fienhage fuhr als Lausieger ins Finale, während sich hinter ihm Ex-Weltmeister Hummel und der Überraschungsmann des Tages, Stella, bekriegten, mit dem besseren Ende für den Franzosen.

Für das Finale wählte der Punktbeste Franc die Innenbahn, Smolinski daneben Startplatz Blau. Der Bayer kam auch besser aus den Bändern, trotzdem raste Franc in der ersten Kurve nach vorn. Drei Runden währte das Duell, Smoli schaffte in einem Gewaltakt, nach vorn zu kommen, doch in der dritten Runde begann der Motor zu „sprotzen“ (Smolinski): „Der Motor lief noch, Franc wurde langsamer, und ich habe dann noch einmal gegengekontert. Dann ist mir leider auf der Gegengeraden die Zündkerze komplett gebrochen. Ein Pfennigartikel. Es ist schade, denn mein Team hat super gearbeitet.“

„Pepe“ Franc gewann das Finale vor Wajtknecht und Fienhage, und der sonst emotionslose Tscheche war überglücklich: „Ich habe fast ein Jahr verpasst. Mein Traum hat sich erfüllt. Ich war sehr froh, dass ich die FIM Wildcard bekommen habe. Ein sehr guter Beginn für mich.“ Lukas Fienhage kam im Laufe des Rennens immer besser in Schuss: „Ich habe anfangs mit dem Setup gehadert, wir haben dann einmal das Bike gewechselt, damit hatte ich dann im letzten Vorlauf einen Zahnriemenschaden. Im Last Chance Heat hatte ich einen grandiosen Start. Im Finale hatte ich Pech mit dem Startplatz Grün. Vor mir war alles voll Wasser.“

LANGBAHN-WM

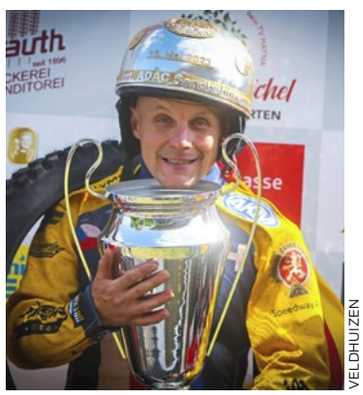
Herxheim (D), 18. Mai

1.	Josef Franc (CZ)	18+4 Punkte
2.	Zach Wajtknecht (GB)	13+3
3.	Lukas Fienhage (D)	12+2
4.	Gaetan Stella (F)	13+1
5.	Martin Smolinski (D)	16+0
6.	Romano Hummel (NL)	10
9.	Stephan Katt (D)	9
11.	Daniel Spiller (D)	8
12.	Max Dilger (D)	6
16.	Jörg Tebbe (D)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 6 Läufen

1.	Josef Franc	21 Punkte
2.	Zach Wajtknecht	19
3.	Lukas Fienhage	17
4.	Gaetan Stella	15
5.	Martin Smolinski	13
6.	Romano Hummel	11
7.	Chris Harris (GB)	10
9.	Stephan Katt	8
11.	Daniel Spiller	5
12.	Max Dilger	4



VELDHUIZEN

Ein Jahr Pause: GP-Sieger Franc

Katt: Noch verkrampft

Stephan Katt (9.) gelang nach seinem schweren Unfall vor neun Monaten in Scheeßel ein ordentliches Comeback: „Am Start war ich gut dabei. Der Rest war Kopfsache, fehlende Routine, ich bin noch etwas verkrampft gewesen. Aber mit dem Tag bin ich insgesamt zufrieden.“

Weniger glücklich war Max Dilger (12.): „Ich kann nicht zufrieden sein. Es waren Fehler von mir im Rennen. Ich habe einmal die Bahn verlassen, also Disqualifikation, und das Material ließ dann etwas nach.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Vom Duell zum Dreikampf: Chareyre (#4) vor Höllbacher (#72) und Schmidt (#1)

XIEM

Der neue Dreikampf

Jahrelang war die Supermoto-WM ein Duell zwischen Thomas Chareyre und Marc-Reiner Schmidt. Jetzt könnte sie zum Dreikampf werden: Der Österreicher Lukas Höllbacher gewann den GP auf Sardinien.

Von: **Thomas Schiffner**

Wie schon das erste WM-Rennen vor drei Wochen in Busca wurde auch der Lauf auf der Kartbahn in Tramatza auf Sardinien zum Regen-Roulette. Jedenfalls am Samstag, an dem stets der erste der drei Wertungsläufe gestartet wird. Erst unmittelbar vor Rennbeginn hörte es auf zu regnen. Die Rennleitung entschied auf „Wet Race“, doch Lukas Höllbacher und Landsmann Andreas Buschberger montierten hinten Metzler-Trockenreifen auf ihre Bikes. Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt setzte auf Regenreifen: „Die falsche Entscheidung. Als die Strecke abtrocknete, zerriss es mir den Hinterreifen, und ich konnte nur noch auf Schadensbegrenzung mitrollen“, so der Friedrichshafener TM-Werkspilot.

Die Superpole und damit einen WM-Punkt hatte Thomas Chareyre vor Schmidt und Höllbacher gewonnen. Den Rennstart entschied Chareyre vor MRS für sich, doch zur Rennmitte kam Höllbacher aus dem Mittelfeld und kassierte drei Runden vor Schluss auch den Franzosen.

Alle Rennen ohne Offroad

Schmidt blieb Platz 4 hinter Buschberger. Obwohl die Strecke am Sonntag trocken war, wurde erneut ohne Offroad-Teil gefahren. Im „Fast Race“ gewann erneut Pole-Mann Chareyre den Start vor Schmidt und Höllbacher. Nach zwei Runden konnte Schmidt bei hoher Renn-Pace übernehmen und Husqvarna-Pilot Buschberger Höllbacher vom Podium verdrängen. Chareyre attackierte seinen TM-Markenkollegen Schmidt pausenlos, jedoch ohne Erfolg: MRS blieb drei Zehntel vor ihm. Buschberger gewann erneut die Rookie-Wertung.

Das letzte Rennen „Superfinale“ hat den höchsten Stellenwert, denn der Sieger kassiert 30 statt 25 Punkte. Das Ergebnis des Fast Race bestimmt die Startaufstellung. Polesetter Schmidt musste aber Chareyre den Vortritt lassen. Höllbacher schoss aus der zweiten Reihe auf P3. Als Schmidt in der dritten Runde P1 übernahm, versuchte Chareyre sofort, auf der Innenlinie zu kontern, beide wurden nach außen getrieben, und Höllbacher stach als „lachender Dritter“ innen durch zu seinem zweiten Lauf- und – dank der 30 Punkte – dem GP-Sieg. Buschberger mit dem beeindruckenden Ergebnis 3-3-4 wurde Rookie-GP-Sieger. Mit dem Rennausgang konnte Marc-Reiner Schmidt seinen Rückstand auf den weiterhin führenden Chareyre auf vier Punkte verkürzen. Höllbacher fehlen noch 23 Punkte zur Tabellenführung.

Doch alles könnte sich bereits beim nächsten WM-Auftritt der Asphalt-Drifter ändern: Beim Deutschland-Grand-Prix am 10./11. Juni in St. Wendel. ■

XIEM

Schmidt: Rückstand auf 4 verkürzt

SUPERMOTO-WM

Tramatza (I), 20./21. Mai

1.	Lukas Höllbacher (A), KTM	1-4-1
2.	Marc-R. Schmidt (D), TM	4-1-2
3.	Thomas Chareyre (F), TM	2-2-3
4.	And. Buschberger (A), HVA	3-3-4
5.	Youri Catherine (F), Honda	6-5-5
6.	Steve Bonnal (F), TM	10-6-7
7.	Elia Sammartin (I), TM	11-7-6
8.	Romain Kaivers (B), TM	8-9-8
9.	Rom. Fiorentino (B),Honda	9-10-11
14.	Mitja Krasniqi (CH), TM	13-15-16

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 6 Rennen

1.	Thomas Chareyre	144 Punkte
2.	Marc-Reiner Schmidt	140
3.	Lukas Höllbacher	121
4.	Steve Bonnal	101
5.	Youri Catherine	85
6.	Elia Sammartin	85
7.	Andreas Buschberger	79
8.	Milan Sitniansky (CZ)	76
14.	Markus Class	34
16.	Mitja Krasniqi	30

NACHRICHTEN

TONI BOU WANKT

Nach bereits zwei Ausrutschern in dieser Saison kam Titelverteidiger und Trial-Gott Toni Bou (Montesa-Honda) beim fünften WM-Lauf in Motegi (Japan) zunächst wieder zur Bestform zurück: Der Katalane (46 Punkte) siegte am Samstag bei vorausgegangenem Regen klar vor Jaime Busto (59, GasGas) und Adam Raga (66, TRRS). Doch am Sonntag konnte Landsmann Busto (33 Strafpunkte) Bou (33) zum dritten Mal in dieser Saison schlagen. Dritter erneu Raga (47). Nach drei Veranstaltungen ist Busto nun WM-Spitzenreiter, jedoch mit 111 Punkten weiterhin punktgleich mit Bou. Raga (84) bleibt Dritter.

NORICK BLÖDORN FÜR SGP2 QUALIFIZIERT

Bei den drei Qualifikationsrunden zur Speedway-U21-WM-Finalserie in Pardubice (CZ), Krsko (SLO) und Vojens (DK) starteten sechs deutschsprachige Fahrer, aber nur einer qualifizierte sich für die Endrunde: In Krsko präsentierte sich Norick Blödorn in Topform und wurde mit nur einem Punkt hinter Sieger Emil Breum Zweiter. In Pardubice schieden der Österreicher Sebastian Kössler (10.) und Erik Bachhuber (12.) aus. In Vojens schafften Marlon Hegener (14.) und Johnny Wynant (16.) nicht den Sprung unter die ersten vier. Patricia Erhardt wurde in Krsko 17. Blödorn startet damit in der SGP2-Serie in Prag, Gorzow und Vojens.

VIERMAL STAUFFER

Bei sommerlichen Temperaturen landete Marcel Stauffer (KTM) auf der oberösterreichischen Strecke von Weyer einen abermaligen Vierer (je zwei Laufsiege MX2 und Open an einem Tag). Damit baute der Salzburger seine Motocross-ÖM-Führung in beiden Klassen aus. Johannes Klein, der Ungar Szvoboda, Kratzer, Rammel und Bermanschläger belegten in der großen Klasse die Laufränge. In der MX2-Klasse reihten sich hinter dem Sieger Hellriegl und Dieminger ein.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Alfa Romeo Spider 2,4 JTDM, Bj. 2008, sehr gepflegt, nur 1 Besitzer, Euro 5, Diesel, Alter 9, unfallfrei, Garagenwagen, reines Sommerfahrzeug, aus Zeitmangel abzugeben. Verkauf nur an Privat, Preis VS, Mobil 0176/3256048 ab 11 Uhr

Aston Martin

Aston Martin DB 9 Virage Coupé, EZ 03/2013, 11366 km, 366 kW (497 PS), Fzg.-Nr. 206061, onyx black, 105.007,- €. Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60169

Aston Martin DBX, EZ 07/2022, Vorführwagen, 8900 km, 405 kW (550 PS), Fzg.-Nr. 205972, arizona bronze, 184.007,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com, H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60170

Bentley

2019 Bentley Continental GTC W12 First Edition/Mulliner. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

BMW

2000 BMW Z8, mit erst 52840 km, Leder rot, immer penibel gepflegt. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Ferrari

512 TR, 131869 km, 315 kW (428 PS), rot, Klima, 110.000,-. Unfallfrei, 1. Hand, Zahnriemenwechsel dieses Jahr nötig, H-Kennzeichen, HU 06/24. 95..., Tel. 0175/6046944

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60126

Ford

2006 Ford GT, deutsche Erstauslieferung, einer von 19 ! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Maserati

1972 Maserati Ghibli 4,9 SS Spider, 5-Gang ZF traumhaft schön! € 347.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

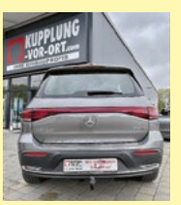
Mercedes

2012 Mercedes SLS AMG, erst 14.800 km, Alubeam. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

2009/13 Mercedes G 500 Cabriolet, mit wenigen km ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

SL 300-24V mit 5-Gang Sportgetriebe, 62000 km, 170 kW (231 PS), silber, Klima, VB 29.000,- €, Handschalter, Referenzzustand. 73072 Donzdorf, Tel. 0172/2006489

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60176



Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

993 Carrera 2, 66000 km, 210 kW (286 PS), silber, Klima, 85.000,- €. Chiffre 3692937

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60144

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

1973 Porsche 911 2.7 RS Lightweight (M471), lückenlose Historie, aufwendig restauriert, seltene Leichtbau Ausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Porsche 996 Turbo S, Bj. 2005, 52000 km, rot, nur 600 Coupé, VB 79.996,- €. Anschauen lohnt sich ! Unterlagen per Mail c.meirich@t-online.de, NRW - 44805 Bochum, Tel. 0157/74499306

www.Rennsportshop.com

1976/87 Porsche 911 G Modell Cabrio, wenig km, gute Farbe, Wartungshistorie, Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Renault Alpine

Renault Alpine A110 FASA, Restaurationsabbruch, Bj. 1974, FGnr. BA0554, VB 38.000,- €. Info: m.esselborn@gmx.de

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

MOTOR SPORT aktuell

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 24/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

Dank an die vielen Helfer: Ohne Streckenposten (1100 Personen), DMSB-Staffel (54), Interventionsteam (30), E-Unit (30), Bergungsspezialisten (30), Feuerwehrleute (90) sowie Ärzte und Sanitäter (100) gäbe es kein 24h-Rennen

Gute Arbeit wird bestraft

BOP in der Sportwagen-WM
MSa 23/2023

Ich hatte gedacht, mit den neuen WEC-Regeln eine Weltmeisterschaft wie in früheren Zeiten zu bekommen. Ein Regelbuch, nach dem die Hersteller ihre ganze Ingenieurskunst ausleben können und das beste Konzept am Ende den Sieger stellt. Weit gefehlt. Das Schimpfwort heißt für mich BOP. Kurz: Gute Arbeit wird bestraft, schlechte Arbeit übertüncht. Ist das im Sinne des Motorsports? Es erinnert an die unseligen Zeiten, in denen die gute alte DTM kaputtreguliert wurde. In der Formel 1 bahnt sich dies auch an. Bestimmte Reifen zur Qualifikation vorzuschreiben – geht's noch?

Heinz-Peter Berikoven,
D-23626 Ratekau

Motorsport im Hintergrund

Zu viel Show in der Formel 1
MSa 22/2023

Die Show vor dem Rennen in Miami zeigte mir erneut, wie weit es mit dem Show-Anteil bei der Formel 1 gekommen ist. Der eigentliche Motorsport rückt immer mehr in den Hintergrund. Ich schaue heuer sehr gerne alte Rennen aus den 90er-Jahren. Ob ich dies in 30 Jahren über die heutigen Rennen sagen kann ...?

Christopher Hachenberg,
D-63674 Altenstadt

Zuschauer in Käfighaltung

Diskussion über F1-Action
MSa 22/2023

Der neue Renn-Ticker ist der beste Kompromiss zwischen Platzangebot und Rundentabelle, Glückwunsch! Michael Schmidt schreibt über Leute, die die Formel 1 langweilig finden. Die wird es immer geben. Fans wie wir, ob beruflich oder privat, sehen das alles mit anderen Augen. Wir erkennen den Kampf der Fahrer beim Ausloten des Grenzbereichs in den Kurven. Als Ü60 kenne ich noch die Nordschleife mit maximal 15 Vorbeifahrten der Spitze. Trotzdem war es nicht langweilig. Wir waren freilaufend vom Karussell bis Brünnchen, nicht in der Käfighaltung wie heute zu drei Mal höheren Preisen.

Alfred Bläsen,
D-51107 Köln

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)

12. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

29. Juni: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 25. Mai

13.30	Formel 3 Monaco, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
15.00	Formel 2 Monaco, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*

Freitag, 26. Mai

11.10	Formel 3 Monaco, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
13.15	Formel 1 Monaco, 1. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
15.10	Formel 2 Monaco, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Monaco, 2. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
20.30	IndyCar/Indy500, Pit Stop Competition **LIVE**	Sky Sport F1*

Samstag, 27. Mai

10.50	Formel 3 Monaco, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Monaco, 3. Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
13.00	DTM Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben***
13.45	DTM Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV A**
14.05	Formel 2 Monaco, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.30	Formel 1 Monaco, Qualifying **LIVE**	Sky*/Serv. A**
15.55	Formel 1 Monaco, Qualifying **LIVE**	SRF 2

Sonntag, 28. Mai

07.50	Formel 3 Monaco, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
09.30	Formel 2 Monaco, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.50	Porsche Supercup Monaco, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.00	DTM Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben***
13.15	F1 Monaco, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Servus TV A**
13.30	F1 Monaco, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Sky Sport F1*
14.10	F1 Monaco, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	SRF 2
18.15	IndyCar/Indy500, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
21.00	Porsche Supercup Monaco, Rennen (Aufz.)	Eurosport 1
23.30	NASCAR Cup Series, Charlotte **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 26. Mai

12.15	DTM Oschersleben, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
16.15	DTM Oschersleben, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de

Samstag, 27. Mai

09.15	DTM Oschersleben, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
11.25	ADAC GT4 Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
15.20	TCR World Tour Spa, 1. Rennen **LIVE**	YouTube

Sonntag, 28. Mai

09.35	DTM Oschersleben, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
10.10	ADAC GT4 Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
11.30	TCR World Tour Spa, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
12.30	GT Open Spa, Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **nur in Österreich ***auch im Livestream auf ran.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

26.–28.05.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Charlotte	USA
27./28.05.	DTM, Oschersleben (+ GT4)	D
27./28.05.	GT Open/TCR World Tour (Europe), Spa	B
27./28.05.	Nürburgring Classic, Nürburgring	D
28.05.	Formel 1/F2/F3, Monaco (+ Supercup)	MC
28.05.	IndyCar Series, Indy 500/Indianapolis	USA

Motorrad

26.05.	Speedway-Bundesliga, Güstrow vs. Olching	D
27.05.	Speedway, Zarnovica (WM-Q) & Landshut (PL)	SK/D
27./28.05.	Enduro-WM, Heinola	FIN
27./28.05.	Supermoto-DM, Lignières	CH
27./28.05.	Speedway/Bergringrennen, Teterow	D
27./28.05.	Motocross MX Masters, Randers	DK
28.05.	Speedway, Güstrow & Norden	D
29.05.	Speedway-WM-Quali, Abensberg & Debrecen	D/H

Vorschau

WILHELM

Formel 1: Nach der Imola-Absage reist der Grand-Prix-Zirkus nach Monaco

MOTORSPORT IMAGES

IndyCar: Mit dem Indy500 steht das „größte Spektakel im Motorsport“ an

DTM

DTM: Unter dem ADAC-Dach startet in Oschersleben endlich die DTM-Saison

SCHIFFNER

Bergring Teterow: Traditionelle, einzigartige Mischung aus Grasbahn und Motocross

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

www.MediaTel.biz | Fotos: KW/Gruppe C photography

100 % Leidenschaft und 100 % Mannschaftsleistung bei ROWE Racing sorgen für **Platz 2** im Gesamtklassement für den **#98 BMW M4 GT3** bei der 51. Auflage des 24h-Rennens am Nürburgring. KW gratuliert zur Podiumsplatzierung. Auch wir geben stets 100 % in der Entwicklung unserer Fahrwerke und sagen vielen Dank an die Teams, die in ihren 70 Fahrzeugen auf die KW Racing Technologie vertrauten.

street comfort | street performance | track performance

FÜR JEDEN ANSPRUCH DAS RICHTIGE FAHRWERK

garantiert auch für dich

KW®

www.KWsuspensions.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.